ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *** — **Cena 40 gr.**

Nr. 26. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 16 lipca 1928 r. | Ogólnego zbioru Nr. 220

Linja Gdynia—Buenos-Aires.

W swoim czasie podaliśmy niektóre szczegóły umowy pomiędzy Rządem a towarzystwem „Chargeurs Reunis" w w sprawie uruchomienia linji okrętowej Gdynia—Ameryka Południowa, następnie zaś wymieniliśmy terminy pierwszych odjazdów. Obecnie jesteśmy w stanie podać szereg dalszych szczegółów, które bezwątpienia zainteresują naszych czytelników.

Natychmiast po podpisaniu umowy towarzystwo „Chargeurs Reunis" rozpoczęło gruntowną przebudowę dwóch swoich statków linji południowo-amerykańskiej: „Malte" i „Ouessant". Przebudowa ta jest już bliska ukończenia. Parowiec „Malte" otrzymuje nazwę „Krakus", parowiec „Ouessant" będzie się nazywał „Światowid". Oba statki początkowo będą kursować pod francuską banderą i dopiero po trzech latach podniosą banderę polską, jednakże natychmiast po uruchomieniu linji z Gdyni oba statki otrzymają częściowy personel polski, jak również organizacja lądowa będzie prowadzona z poważnym udziałem polskim.

Przebudowa obu statków miała na celu stworzenie typu nowoczesnego okrętu pasażerskiego o jednolitej klasie, dla podróży transoceanicznych. Są to statki mające wyłącznie bilety trzeciej klasy, tak zwanej „ulepszonej", przyczem międzypokład jest zupełnie wykluczony, jako miejsce nieodpowiednie dla pomieszczenia pasażerów. Ponieważ ze statków tych w dużej mierze korzystać będą emigranci, których masa dziś nie jest tak liczna, ażeby mogła być pomieszczana jak w niedawnej przeszłości w warunkach nieodpowiednich i niehigjenicznych, więc w statkach „Krakus" i „Światowid" mamy nowy typ okrętu emigracyjnego, który dostarcza emigrantowi wszystkich wygód ulepszonej trzeciej klasy.

Korzystnej umowie zawartej przez rząd nasz i pomysłowości towarzystwa „Chargeurs Reunis" zawdzięczamy te warunki, które w niczem przypominać nie będą udręk podróżnych uwiecznionych w „Panu Balcerze" Konopnickiej. Podkreślić należy, że ulepszona trzecia klasa wprowadzona została na statkach amerykańskich dla zasobnych w dolary mas obywateli amerykańskich podróżujących do Europy, oraz na statkach niemieckich dla inteligencji, która nie w stanie dziś jest podróżować w wyższej klasie. Urządzenie ulepszonej trzeciej klasy na statku emigranckim jest rękojmią tego, że na „Krakusie" i „Światowidzie" nasi podróżnicy otrzymają najlepsze możliwe wygody, jakie może dać dla pasażera trzeciej klasy nowoczesny parowiec oceaniczny.

Ogólna ilość miejsc na tych statkach — 637. Zaczynając od dołu statek zajmują ładownie i międzypokład, przeznaczone wyłącznie do ładowania towaru. Nad międzypokładem znajduje się główny pokład, na którym rozmieszczone są kabiny dla dwóch do kilkunastu osób. Jest tu razem 480 miejsc. Nad pokładem głównym znajduje się pokład górny, niezabudowany na całej długości statku, na którym znajduje się 18 kabin zewnętrznych na 96 osób, 10 kabin wewnętrznych na 44 osoby, kuchnie i szpital. Nad górnym pokładem znajduje się pokład kasztelowy, z dużą jadalnią, barem, kantyną, łazienkami i t. d. Nad tym pokładem znajduje się pokład spacerowy, z 6 kabinami przeznaczonemi dla delegacji i innych podróżnych nie włączonych do ogólnej liczby miejsc.

Cena przejazdu Gdynia—Rio de Janeiro, Santos albo Buenos Aires wynosi 950 złotych. Za ulepszone kabiny na górnym pokładzie istnieje dopłata 90 złotych. Ceny powyższe rozumieją się z całkowitem wyżywieniem, pomocą lekarską i t. d. Trwanie podróży z Gdyni do Rio de Janeiro — 20 dni, z Gdyni do Buenos Aires — 26 dni.

Możliwe, że statki w przyszłości będą zawijać również do Montevideo, a nawet do Paranaguy, jednak początkowo statki będą odwiedzać tylko 3 wyżej wymienione porty. W Europie statki będą zawijać tylko do Havru, dokąd przeznaczona będzie część ładunków w drodze powrotnej.

Towarzystwo „Chargeurs Reunis“ nadzwyczaj energicznie się wzięło do propagandy nowej linji, rozsyłając agentów po całej Polsce.

Dnia 7 września br. odbędzie się w Gdyni uroczyste poświęcenie parowca oceanicznego „Krakus“. Dnia 9-go września „Krakus“ wyruszy w pierwszą swą podróż do Południowej Ameryki, 14-go odpłynie z Havru, 1-go przybędzie do Rio, 2-go do Santos, 6-go do Buenos Aires.

„Światowid“ wyruszy z Gdyni 21 października, a przybędzie 12-go do Rio, 17-go do Buenos Aires.

Oba statki są jednakowej wielkości i przy długości 146 m i szerokości 17 m mają pojemność po 9800 t. rej. brutto, i mogą wziąść do 7000 t. towaru.

Ażeby odpowiedzieć na pytanie jakie ładunki mogą i będą przewozić te statki na linji Gdynia-Ameryka Południowa wystarczy wyszczególnić ładunki, które statki te dotąd przewoziły na linji Havre— Ameryka Połudn. Z Buenos Aires wiozły one przeważnie produkty zwierzęce, jak naprzykład po kilkadziesiąt tysięcy ćwiartek wołu, po kilka tysięcy solonych skór, po kilkaset sztuk skopowiny, jak również suchych skór, móżdżków w skrzyniach, rogu, kości, mięsa mrożonego i t. d. Taki ładunek idzie z Montevideo. Brazylja góruje na tej linji produktami roślinnemi, które jednak częściowo pochodzą również z Buenos Aires. Należą tu na każdym niemal statku: po kilkanaście tysięcy worków kawy, po kilkaset bel bawełny (nie na każdym statku), po kilka tysięcy worków ekstraktu kwebracho, po kilka lub kilkanaście tysięcy worków kukurydzy.

W odwrotnym kierunku do Ameryki Południowej z Havru jest bardzo mało ładunków, a raczej ładunki te są kosztowne i lekkie. Stąd jest zrozumiałem, że towarzystwo „Chargeurs Reunis“ część statków posyłało po ładunek aż do Hamburga, a obecnie zawarło korzystną dla strony polskiej umowę, pozwalającą przedłużyć linję aż do Gdyni.

Głównym ładunkiem naszym eksportowym do Południowej Ameryki był dotąd cement, jest jednak jeszcze niejasne, czy nowa linja będzie również przewozić cement, który jest specjalnością statków czysto towarowych. Przypuszczać należy, że dość poważną rolę w transportach temi statkami z Gdyni odgrywać będzie drzewo obrobione, co wymaga jednak odpowiedniej organizacji, lub nawet ładowania w Gdańsku.

W każdymbądź razie statki nowej linji nie będą u nas chorować na brak poważny ładunków wyjściowych, a na wejściu przewozić będą to samo, co dotychczas do Havru, z wyjątkiem większości produktów zwierzęcych.

Należy przytem mieć na uwadze, że w kierunku do Ameryki Południowej linja w pierwszym rzędzie jest kalkulowana i pomyślana jako linja pasażerska. Pozwoli to jej zresztą na tanie kalkulowanie frachtów w tamtą stronę, co jest niezmiernie ważne dla rozwoju naszego eksportu do Ameryki Południowej.

A. POTYRAŁA

„O reorganizację polskich hut żelaznych dla potrzeb przemysłu okrętowego“.

Sprawę produkcji stali okrętowej w polskich hutach żelaznych poruszaliśmy już kilkakrotnie w różnych publikacjach*), jednakże ze względu na ważność rozwiązania całkowitego problemu, ponownie poddajemy ją do rozpatrzenia sferom zainteresowanym, wychodząc w założeniu z krytyki faktu następującego.

„Syndykat Polskich Hut Żelaznych“ zawarł przed niedawnym czasem umowę ze „Stocznią Gdańską“ w sprawie dostarczania złomu żelaznego ze starych okrętów, wzamian za co wymieniona stocznia ma swe zapotrzebowanie na materjał walcowy pokrywać w hutach polskich. Stocznia rzeczywiście rozbiera stare statki na złom w pokaźnej ilości, ale koniecznych jej materjałów dla budowy nowych okrętów nie może otrzymać w polskich hutach, ponieważ te odpowiednich nie produkują.

Jako przykład podamy fakt następujący:

Dla budowy 2 nowych okrętów na rachunek norweski potrzeba było 2 200 ton stali walcowej, więc blach i różnego rodzaju profili. Syndykat Polskich Hut, na podstawie dokładnej specyfikacji mógł dostarczyć tylko 1800 ton, a resztę tj. 400 ton zmuszoną była stocznia sprowadzić z zagranicy. Innemi słowami, że w tym jednym wypadku ponad 18 proc. potrzebnych materjałów walcowych nie można było zakupić w polskich hutach, ale ze szkodą naszego bilansu handlowego trzeba było sprowadzić z zagranicy.

*) W szczególności: „W sprawie produkcji stali okrętowej w polskich hutach żelaznych“. — „Gazeta Gdańska nr. 295 i 294 z r. 1927, jak też w związku z wymienionym artykułem autora, uwagi p. t. „Czy możemy stworzyć własny przemysł okrętowy w Gdyni“. — „Rynek Metalowy i Maszynowy“ nr. 1. 1928.

O ile jeszcze nasze walcownie dostarczyć mogą blachy dla celów okrętowych, gdy ich wymiary nie są zbyt wielkie, to sprawa blach wielkich, szczególnie dla kotłów okrętowych a dalej profili przedstawia się zupełnie smutno.

W przytoczonym wyżej wypadku, owe 18 proc. zakupionego materjału zagranicą przypada na żelazo profilowe. Polskie huty mogły dostarczyć tylko zwykłe kątowniki, równo i nierównoramienne, dalej profile t. zw. dwuteowe i t. zw. U-profile, natomiast innych, z których główniejsze podaje nam załączony szkic, dostarczyć nie mogły.

Wymienione profile więc:
fig. 1. płaski łebkownik,
fig. 2. kątownik łebkowy,
fig. 3. profil półokrągły,
fig. 4 profil lukowy,
fig. 5. profil poręczowy
spotykamy w wielkiej ilości i rozmaitości wymiarów, przy różnej wielkości okrętach.

Najbardziej rozpowszechniony jest kątownik łebkowy (fig. 2) który używany jest obecnie na wręgi i belki pokładowe. Według norm niemieckich dla stali okrętowej, kątowniki te są walcowane w 110 różnych wielkościach, jednakże dla naszych stosunków możnaby było tą liczbę zredukować do ¼.

Łebkownik płaski (fig. 1) używany do konstrukcji stępek bocznych, dla podpór fałszywej burty i wzmocnienia luk ładunkowych, walcują niemieckie huty tylko w 4 różnych wielkościach, które też należałoby w naszych walcowniach zachować.

Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3a





Rys. 3b



Rys. 4



Rys. 5

Profile półokrągłe z krawędziami ostremi wzgl. zaokrąglonemi (fig. 3. a i b) służące do obramowania walcowane są w Niemczech w liczbie 20. Liczbę tą możnaby chwilowo zredukować do połowy.

Obramowanie luk ładunkowych na statkach wykonuje się z t. zw. profili lukowych (fig. 4.), których różnorodność według norm okrętowych niemieckich ogranicza się tylko do 5 wielkości. Wszystkie te wielkości należałoby i w naszych hutach utrzymać.

Wreszcie profile poręczowe, (fig. 5.) walcowane w hutach niemieckich w 11 różnych wielkościach, nasze huty mogłyby produkować w liczbie 6 wielkości.

Sprawa walcowania blach na kotły okrętowe musi również znaleźć roz-

wiązanie, i to tak na płaszcze jak na dna kotłowe. Potrzebna jest w tym wypadku inwestycja nowoczesnej maszyny walcowej, w jednej z poważniejszych hut polskich, która tę produkcję całkowicie dla naszych potrzeb by przejęła.

Reorganizacja naszych walcowni w kierunku walcowania nowych profili blach pochłonie większe kapitały, ze względu na konieczność zmiany samych walców, w liczbie dość poważnej, a nawet konieczność wprowadzenia nowych maszyn walcowniczych. Jednakże to nie może być atutem do cofania się przed rozwiązaniem problemu, owszem Syndykat Polskich Hut Żelaznych w interesie własnym, dalej Rząd Polski, szczególnie zainteresowane ministerstwa przemysłu i handlu i wojny powinny w tym kierunku poczynić odpowiednie kroki.

Jest zupełnie jasnem, że „Stocznia Gdańska" i inne stocznie w Gdańsku nie będą mogły skonsumować całkowitej produkcji wymienionych profili, par „excellence" okrętowych, w założeniu że produkcja dla racjonalności mimo wszystko musi być masową, t. zn. większemi grupami, ale tę niedogodność można usunąć drogą zakupienia większych zapasów przez Rząd Polski, które w miarę potrzeby byłyby zużytkowane. Możliwości eksportu stali okrętowej za granicą również wchodzą w rachubę.

By nie obciążać zbytnio jednego zakładu hutniczego kosztami inwestycyjnemi w związku z reorganizacją jego urządzeń walcowych, mógłby Syndykat Polskich Hut Żelaznych z współudziałem rządu podzielić każdy rodzaj produkcji pomiędzy poszczególne walcownie, przez co osiągnęlibyśmy również równomierniejsze obciążenie zdolności wytwórczej, w myśl coraz szerzej głoszonej zasady racjonalizacji.

Sprawa reorganizacji walcowni była już poruszaną w łonie samego Syndykatu Hut Żelaznych, a nawet została wniesiona odpowiednia petycja do Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Jednakże propozycje ze strony Syndykatu, wyasygnowania ze swej strony 1 miljona złotych, natomiast 2 miljonów kredytu długoterminowego przez Rząd na inwestycje, nie zostały dotychczas definitywnie załatwione, wobec czego sprawa ucichła.

Myśl w tej petycji sprecyzowana, aby jedną z polskich hut zreorganizować dla produkcji stali okrętowej, niezupełnie wydaje nam się słuszną. Bylibyśmy stronnikami rozdzielenia tejże na szereg walcowni, gdyż wówczas zmniejszamy stopień ryzyka spóźnienia terminowej dostawy, a przedewszystkiem sabotażu w razie wojny, z którym bezwarunkowo trzeba się liczyć.

Jak ze wspomnianego memorjału wynika, Syndykat Hut Żelaznych oblicza koszty inwestycyjne na około 3 miljony złotych. Jest to naturalnie suma wielka, jeśli rozchodzi się o jedną hutę, ale z chwilą rozłożenia ciężaru na kilka hut, a częściowo na Syndykat, kapitał inwestycyjny można zredukować na pół miljona, na jedną hutę, który nie zbyt trudno przyjdzie jej stawić do dyspozycji. Dlatego bylibyśmy zwolennikami reorganizacji walcowni przez same huty, przy pomocy Syndykatu, natomiast rząd polski musiałby przyjść z kredytami w postaci zamówień na większe partje materjałów okrętowych.

Techniczne rozwiązanie sprawy podziału produkcji żelaza profilowego wymagałoby ustalenia koniecznej wielkości i jakości profili, odpowiednich dla naszych potrzeb żeglugi, w uzgodnieniu z normami istniejącemi w Niemczech i w Anglji.

Dowody rozwoju gospodarczego Gdyni.

(Wywiad z p. min. przemysłu i handlu inż. E. Kwiatkowskim).

P. minister Kwiatkowski, udzielił przedstawicielom prasy, którzy zwrócili się do niego z prośbą o cyfrowe zobrazowanie rozwoju gospodarczego Gdyni, następującej odpowiedzi:

Wybrzeże nasze odgrywa coraz bardziej aktywną rolę w systemie gospodarczym Polski. Przypuszczam — zaznaczył p. minister, — że opinja publiczna nie jest uświadomiona w dostatecznej mierze, jak wielkim czynnikiem w handlu światowym Polski jest nasze wybrzeże morskie, warto więc zilustrować to zagadnienie kilku cyframi, które posiadają własną wymowę.

Z całego importu zagranicznego już od roku 1924 stale zwyż. 30 proc., przychodzi przez wybrzeże morskie.

W eksporcie polskim wybrzeże w 1924 r. partycypowało cyfra 10,5 proc., w r. 1927 zaś eksport przez wybrzeże wynosił już 36,2 proc., a w ciągu pierwszych 5-ciu miesięcy 1928 r. prawie 40 proc. towarów przechodzi przez wybrzeże, 60 proc. zaś przez wszystkie granice lądowe.

Szczególniej jednak charakterystyczne cyfry dotyczą samego rozwoju Gdyni. A więc w 1924 r. Gdynia w imporcie w stosunku do całego wybrzeża nie odgrywała jeszcze jakiejkolwiek roli.

Jeszcze w 1927 r. z całego importu morskiego zaledwie 0,44 przeszło przez port gdyński.

W pierwszych 5-ciu miesiącach 28 r. udział Gdyni w stosunku do całego importu przychodzącego przez wybrzeże morskie reprezentuje już 9 proc., a więc 20 razy więcej niż w roku ub.

Jeżeli zaś idzie o udział Gdyni w eksporcie morskim naszego państwa, to w 1924 r. udział ten wyrażał się skromną cyfrą — 0,55 proc. w 1927 r. — cyfrą 12 proc., w pierwszym 5 miesiącach 1928 r. — cyfrą 20 proc.

Tak więc obecnie prawie jedna dziesiąta część całego importu i jedna piąta całego eksportu morskiego przechodzi już przez Gdynię.

Stosunki te w r. najbliższym, t. j. do późnego lata 1929 r. ulegną dalszej poważnej zmianie, wysuwając Gdynię na jedno z poważnych miejsc wśród portów bałtyckich.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Handel świeżą rybą odbywał się w ostatnim tygodniu pod wpływem bardzo małej podaży towaru, wobec czego ceny były wysokie, tendencja ta się jednak nie trzyma i należy oczekiwać spadku cen. Płacono za duże skarpie 1—1,20 Gld za funt, za małe skarpie 0,50—0,60 za funt, za flądry 0,30—0,50, za węgorze 1,20—2,00 Gld, za kwapy 0,25—0,30, za karasie 0,80—1,30, za karpie 1,00—1,50, za szczupaki 1,00—1,40, za sardele 1,00—1,30, za liny 1,20—1,40.

Za wędzony towar płacono: za łososia 5,00—6,00 Gld, za flądry 1,00—1,50 za węgorze 1,30—2,00, za sardele 1,10—1,30, buklingi 1,20 za funt, wszystko w handlu detalicznym, rynkowym.

Handel śledźmi solonemi był ożywiony. Dowóz jak szkockich tak też norweskich śledzi jest obfity, co jednak nie wpływa na poziom cen, które uwarunkowane są sytuacją zagranicą i zakupami poczynionemi gdzieindziej z połowów tego sezonu.

Połów matjasów w Szkocji i Irlandji skończył się i tylko w Castlebay i Stornoway odbywają się jeszcze połowy o nieznacznych wynikach. Tegoroczne matjasy z tych połowów są tembardziej poszukiwane, że już dziś się wyjaśniło, iż będzie brak tego towaru, który idzie na rynki o większej pojemności w większej niż zwykle ilości. Naogół sezon dał w Szkocji 40 proc. mniej ryby niż w zeszłym roku, co zapewni utrwalenie się wysokich cen.

Obecne notowania na śledzie szkockie są następujące, za 2 półbeczki: Stornoway Large Matjes 76/—78—, Selected Matjes 66/—70—, Medium Matjes 53/—56/—, Castlebay Large Matjes 82/—85/—, Selected Matjes 72/—75/—, takiż Medium Matjes 60/—63/—.

Za całe beczki: First Trademark Matties 45/—46/—, First Trademark Matfulls 49/—50/—, Crownmatties lipcowego solenia 43 szyl., takiež czerwcowego solenia 41 szyl. Półbeczki o 2 szyl. droższe na każdej półbeczce.

Ceny na norweskie śledzie stały nieproporcjonalnie wysoko; co wpływa ujemnie na obrót tym towarem. Norweskie Vaarheringe 1928 r. 5—600 sztukowe kosztuja 23 szyl, 6—700 sztukowe 24 szyl. Norweskie Sloeheringe 1928 r. 5—600 sztukowe 24 szyl., 6—700 sztukowe 25 szyl, przy towarze beczkowym.

Wszystkie powyższe notowania rozumieją się franco statek lub wagon w Gdańsku, transito, nie oclone.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Regulacja rzek na Łotwie. W Rydze odbyły się posiedzenia pod przewodnictwem prezesa rady ministrów w sprawie założenia funduszu meljoracyjnego, z którego mają być czerpane środki na regulację rzek i roboty kanalizacyjne. Ostatnia katastrofa powodzi przyspieszyła poruszenie spraw ogólnej regulacji.

STANY ZJEDNOCZONE.

Nareszcie przyrządy do podnoszenia łodzi podwodnych. Okropna katastrofa łodzi podwodnej S-4, na której kilkudziesięciu ludzi skonało powolną śmiercią bez najmniejszej pomocy zzewnątrz pobudziła kongres stanów do żądania skuteczniejszej pomocy dla załóg na wypadek nieszczęścia. Departament marynarki opracowuje plany statku specjalnie dla ratowania łodzi podwodnych. Niezależnie od tych planów statek Ortalan, który jest pływającą bazą dla łodzi podwodnych otrzymał od 1 lipca br. pomocniczy statek do ratowania łodzi podwodnych i kilka wyławiaczy min do pomocy. Co do projektu specjalnego statku ratowniczego to przewiduje się nawet budowa statków kilku rozmaitych typów, chociaż opinja rzeczoznawców uważa iż tylko zatapiane pontony parami pomieszczane po obu stronach łodzi i następnie wypróżniane mogą się nadawać do ratownictwa. Chodzi jednak o to, ażeby można było zapuścić owe pontony przy wszelkich warunkach pogody i operować niemi na dość znacznych głębokościach. Takie pontony będą zapewne musiały być kierowane od wewnątrz, a więc same być łodziami podwodnemi, chociażby z bardzo słabym mechanizmem, lecz z ogromną siłą podnośną. W każdymbądź razie chlubne zadanie ratownictwa postawione za cel techniki w tym wypadku obiecuje wzbogacić ludzkość nowemi przyrządami technicznemi, jak również nowym typem statku podwodnego.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA

Na wejściu:

9 lipca: łot. par. **Ausma** 1121 t. z Gandawy z 2415 t. tomasówki (Pam), szw. par. **Ribersborg** 706 t. z Brukseli próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Carrie** 740 t. z Amsterdamu próżny (Polsko-Skand.), pol. par. **Toruń** 1122 t. z Gandawy z 2800 t. tomasówki (Żegl. Polska), łot. par. **Mars** 279 t. z Ystadu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Tyr** 432 t. z Landskrony próżny (Pam), ang. par. **Akenside** 1139 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.), łot. par. **Rauna** 1441 t. z Calais próżny (Hartwig).

10 lipca: pol. par. **Gdynia** 280 t. z Sztokholmu z 78 pasażerami (Żegl. Polska).

11 lipca: pol. berl. **368** 450 t. z Gdańska próżna, gd. hol. **Laws** 30 t. z Gdańska próżny (Warsz. Tow. Z.), szw. par. **Bengt** 289 t. z Sundsborga próżny (Pam), szw. par. **Aurora** 323 t. z Gdańska próżny (Pam), szw. par. **Brage** 359 t. z Tallinnu próżny (Polsko-Skand. szw. par. **Nordöst** 628 t. z Karlstadu próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Justitia** 1101 t. z Gandawy z 3000 t. tomasówki (Pam).

12 lipca: niem. par. **Hektor** 528 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.), duń. par. **Kirsten Maersk** 1355 t. z Gdańska próżny (Reinhold), gd. hol. **Post** 40 t. z Gdańska próżny, niem. par. **Svend Larsen** 292 t. z Rudköpingu próżny (Pam), duń. par. **Frieda** 1270 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand.).

13 lipca: szw. par. **Trio** 832 t. z Oskarshamnu próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Ragnar** 434 t. z Delfzylu próżny (Speed), szw. par. **Carlsten** 334 t. z Kalmaru próżny (Polsko-Skand.).

14 lipca: fr. par. **Pologne** 1841 t. z Havru z 18 pasażerami i 1 t. drobnicy (C. G. T.), ang. par. **Orlando** 2647 t. z Hull próżny (Polski Lloyd), pol. par. **Robur II** 798 t. z Ystadu próżny (Polsko-Skand.), duń. par. **Bothal** 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold).

15 lipca: niem. par. **August Cords** 745 t. z Leer próżny (Reinhold), pol. par. **Katowice** 1108 t. z Gdańska próżny (Żegl. Polska), szw. par. **Robert** 1604 t. z Zaandamu próżny (Polsko-Skand.).

16 lipca: łot. par. **Liva** 271 t. z Trelleborga próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Skagerrak** 69 t. z Rygi próżny (Rząd Szwecki), szw. par. **Rewa** 716 t. z Stokholmu próżny (Polsko-Skand.), ang. par. **Seaton** 899 t. z Gandawy z 2350 t. tomasówki (Pam).

17 lipca: niem. licht. **Vega** 758 t. z Odense próżny (Pam), szw. par. **Elsie** 840 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Sieglinde** 1081 t. z. Gandawy z 2500 t. tomasówki (Pam), norw. par. **Vossa** 775 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.).

Na wyjściu:

9 lipca: szw. par. **Hellenic** 2722 t. do Malmö próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Portos** 1072 t. do Gefle z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Karin** 196 t. do Halmstadu z węglem (Polski Lloyd), łot. par. **Viesturs** 345 t. do Nakskov z węglem (Speed), niem. par. **Moskau** 366 t. do Köpingu z węglem (Pam).

10 lipca: duń. par. **N. C. Monberg** 1614 t. do Greaker z weglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Heinrich Schuldt** 612 t. do Hobro z węglem (Polsko-Skand.).

11 lipca. szw. par. **Tyr** 432 t. do Helsingborga z węglem (Pam), duń. par. **Knud Villemoes** 860 t. do Randersu z węglem (Polsko-Skand.). szw. par. **Ribersborg** 706 t. do Varbergu z węglem (Polsko-Skand.), gd. hol. **Laws** 30 t. do Gdańska próżny (Warsz. Tow. Ż.).

12 lipca: szw. par. **Carrie** 740 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. **Akenside** 1139 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. **Gdynia** 280 t. do Rygi z 37 pasażerami (Żegl. Polska), pol. berl. **368** 450 t. do Gdańska z 300 t. ryżu, gd. hol. **Post** 40 t. do Gdańska próżny), szw. par. **Bengt** 289 t. do Fredrikstadu z węglem (Pam), szw. par. **Aurora** 323 t. do Falkenbergu z węglem (Pam.).

13 lipca: łot. par. **Ausma** 1121 t. do Windaw próżny (Palm), pol. par. **Toruń** 1122 t. do Gdańska próżny (Żegl. Polska), łot. par. **Mars** 279 t. do Simrishamnu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Brage** 359 t. do Karstadu z węglem (Polsko-Skand.) , niem. par. **Svend Larsen** 292 t. do Svendborga z węglem (Pam).

14 lipca: szw. par. **Nordöst** 628 t. do Varbergu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Hektor** 528 t. do Wasy z węglem (Polsko-Skand.), fr. par. **Pologne** 1841 t. do Havru z 377 pasażerami (C. G. T.).

15 lipca: szw. par. **Trio** 832 t. do Halmstadu z węglem Polsko-Skand.), niem. par. **Ragnar** 434 t. do Trangsundu z węglem (Speed.), szw. par. **Carlsten** 334 t. do Middelfartu z węglem (Polsko-Skand.).

16 lipca: duń. par. **Kirsten Maersk** 1355 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

17 lipca: łot. par. **Rauna** 1441 t. do Rygi z węglem (Hartwig), niem. par. **Justitia** 1101 t. do Rygi próżny (Pam), duń. par. **Frieda** 1270 t. do Gefle z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. **Bothal** 23 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold). niem par. **August Cords** 745 t. do Ekenäs z węglem (Reinhold), łot. par. **Liva** 271 t. do Simrishamnu z węglem (Polsko-Skand.) szw. par. **Skagerrak** 69 t. do Helu i Rygi (Rząd Szwecki). pol. par. **Robur II** 798 do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.).

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

7 lipca:
norw. ż. z m. **Sneklokken** 62 z Flekkesfjordu 778/1, i 313/2 beczek.

11 lipca:
niem. par. **Stella** 333 z Lerwicku 740/1 i 1638/2 beczek,
niem. par. **Arcona** 86 z Haugesundu.

12 lipca:
norw. par. **Hundvaag** 322 z Stornoway 34/1 i 2825/2 beczek,
niem. par. **Vineta** 299 z Lerwicku 2238/1 i 2602/2 beczek.

Wspaniały rozwój
przewozów pasażerskich „Żeglugi Polskiej"

Przybrzeżne linje P. P. Żegluga Polska uruchomione zostały w roku bieżącym według szerokiego planu, na co pozwoliło zgodne z terminem umowy nadejście parowców „Jadwiga" i „Wanda" zbudowanych w Anglji.

Niemniej trzydziestu kursów dziennie wykonują statki przybrzeżnych regularnych linij Żeglugi Polskiej, a przy tem utrzymuje się sześć linij, przy pomocy czterech parowców.

Najwięcej ożywioną jest linja Gdynia — Hel, mająca sześć odjazdów w każdą stronę, licząc tem kursy via Sopoty. Te ostatnie kursy trwają niewiele dłużej niż kursy bezpośrednie, gdyż szybkobieżne parowce Żeglugi Polskiej przebiegają przestrzeń Gdynia — Hel przez Sopoty zaledwie w godzinie i 40 minutach. Pomijając parowiec „Hankę", który kursuje regularnie z trzema odjazdami w każdą stronę na linji Gdynia — Jastarnia, reszta statków uzupełnia i zastępuje się wzajemnie na głównych linjach: Gdynia — Hel, Gdańsk — Hel i Sopoty — Hel. Szybkość komunikacji temi statkami pozostaje poza wszelką konkurencją. Parowce „Jadwiga" i „Wanda" przebywają przestrzeń Gdynia — Hel w 45 minutach i jeśli okoliczność ta nie występuje dość jaskrawo w rozkładzie, to tylko dlatego, że pozostawiony jest dziesięciominutowy zapas na spóźnienie się przy zawijaniu, przy odbijaniu i t. p.

Parowiec „Gdańsk", również szybkobieżny, jest główną atrakcją wycieczek oraz publiczności świątecznej i niedzielnej. Statek ten posiada niezrównany bufet, modną orkiestrę jazz-bandową, radjo i t. d. Niejedni z podróżujących wyrażają opinję, że jazda na tym statku trwa nawet za krótko. Na pokładzie odbywają się tańce, wszystkie pokłady i salony statku posiadają wygodne miejsca przy stolikach, więc nic dziwnego, że po wędrówkach przy gorącu po piaszczystych plażach podróż na eleganckim „Gdańsku" po przewiewnej zatoce należy do ulubionych przyjemności naszej publiczności.

Uwzględniając jaknajdalej życzenia i potrzeby podróżnych P. P. Żegluga Polska zaprowadziła bilety powrotnej jazdy, bilety okresowe podobnie jak na kolejach, oraz bilety zbiorowe dla wycieczek. Dzięki tym udogodnieniom, w pewnych warunkach podróż na statkach Żeglugi Polskiej może wypaść znacznie taniej aniżeli obliczona zgodnie z cenami normalnemi. Prócz tego osoby mające bilety kolejowe do stacyj półwyspu Hel mogą korzystać również z możności podróży statkiem zamiast koleją — bez żadnej za to dopłaty.

Wszystkie powyższe ulgi i udogodnienia zwiększają i tak już pokaźną frekwencję na statkach polskich, które są przepełnione pasażerami, zwłaszcza w dni świąteczne. Niewątpliwie jednak możnaby jeszcze podnieść frekwencję publiczności podróżującej przez zaprowadzenie dalszych ulg, przy powrotnych biletach, oraz przez zaprowadzenie ulgowych biletów dla uczącej się młodzieży.

Bilety zniżone dla młodzieży szkolnej, oczywiście w okresie wakacyjnym byłyby bardzo pożądane na linjach przybrzeżnej żeglugi. Nasza młodzież, ucząca się nieraz w trudniejszych warunkach aniżeli gdziekolwiek zagranicą, w ogólnym braku mieszkań i przy ogólnej niezbyt wysokiej stopie życiowej rodzin, potrzebuje nie mniej, lecz więcej od wszystkich innych możności odbycia chociażby krótkich przejażdżek morskich. Młodzież — to przyszłość narodu i państwa i dlateg tembardziej pożądane jest żeby młodzież, zwłaszcza w starszym szkolnym wieku miała możność więcej niż dotychczas podróżować statkami linji przybrzeżnej Żeglugi Polskiej.

Dlatego sądziliśmy, że wyznaczenie specjalnej kategorji biletów dla uczącej się młodzieży, ze znaczną zniżką, a w pewnych warunkach nowet z wyjątkowo wielką zniżką byłoby konieczne. P. P. Żegluga Polska mogłaby pod tym względem uczynić dla młodzieży znacznie więcej aniżeli zarząd kolei państwowych, gdzie ścisk jest znacznie większy i prąd jadącej młodzieży też znacznie większy, wobec czego znaczne ulgi wywołują konieczność strat eksploatacyjnych. Nic podobnego jeszcze nie zachodzi, na szczęście, w przybrzeżnej żegludze. Prąd młodzieży niezorganizowanej w wycieczki jest nieznaczny, miejsca, mimo widocznego wielkiego powodzenia statków polskich, — jeszcze jest sporo, więc i młodzież mogłaby otrzymać daleko idące ulgi w postaci pojedyńczych ulgowych biletów.

Druga sprawa — to powrotne bilety. Są one zaprowadzone na wszystkich siedmiu linjach, a zniżka na powrotnych biletach wynosi około 20%. Niestety praktycznie pasażerowie nie zawsze są w stanie wykorzystać te zniżki. Gęstość ruchu jeszcze jest zbyt mała, a i odjazdy pociągów powrotnych z Gdyni, Sopotów i Gdańska warunkują przeważnie powrót z Helu nie do tego portu z którego się wyjechało. Tak naprzykład ktoś, kto wyjeżdża z Gdańska na Hel parowcem o godz. 9.10 przed południem, wieczorem już będzie wracać napewno nie na Gdańsk, lecz na Gdynię, lub najwyżej na Sopoty. Jeśli rzadko bywa na wybrzeżu, to nietylko wygra na czasie, lecz też więcej zobaczy, nie wracając tą samą drogą. Na takich jazdach, przy których powrót odbywa się nieco inną drogą, należałoby również zaprowadzić zniżone bilety powrotne.

Przyczyniłoby się to również znakomicie do powodzenia polskiej żeglugi przybrzeżnej, gdyż w tych warunkach całe rodziny chętniej wybierałyby się na t. zw. „koniec tygodnia" na Hel, zwiedzając jednocześnie Gdynię i Gdańsk i mając jaknajszerszy wybór i swobodę marszruty i oszczędzając sobie na wykupieniu biletów powrotnej jazdy. Przykład: 4 osoby jadą na Hel przez przez Gdynię, wracają przez Gdańsk: obecnie podróż kosztuje: Gdynia — Hel za 4 osoby 12 zł., Hel — Gdańsk 14 zł., czyli 26 zł. Ze zniżką powrotną to samo kosztowałoby: tam i z powrotem najwyżej po 5.50 zł., czyli razem 22 zł.

Uwzględniając również zniżkę dla młodzieży szkolnej otrzymamy udostępnione warunki żeglugi dla rodzin, które obecnie nie w stanie są sobie pozwolić na tak ponętną podróż na Hel chociażby raz w tygodniu. Ileż to osób w naszych miastach północnych i w Gdańsku pozostaje przez chwile wolne, czyto w tygodniu, czyto w soboty i niedziele w warunkach nieodpowiednich, gdyż musi się liczyć z każdym groszem. Bilety okresowe nawet na niewielką ilość podróży, bilety powrotne z uwzględnieniem zmiany kierunku powrotu i bilety dla młodzieży są dla spopularyzowania naszej przybrzeżnej żeglugi jaknajwięcej pożądane. Na szczęście nie mamy tu do czynienia z prywatnem przedsiębiorstwem o krótkowzrocznem dążeniu do jaknajwiększych zysków, a i flota przybrzeżna statków Żeglugi Polskiej jest już dziś odpowiednio liczna.

Jeślidzięki zaprowadzeniu dodatkowych ulg i udogodnień parowce Żeglugi Polskiej kursować będą w dnie powszednie z przepełnieniem — cel tych dodatkowych innowacyj byłby najzupełniej osiągnięty.

Już dziś ceny P. P. Żegluga Polska są znacznie niższe niż na

jakichkolwiek innych statkach. Byłoby pożądane ażeby przez zastowanie dalszych zniżek wykorzystanie statków, — jaknajwiększe, — nastąpiło jeszcze w bieżącym sezonie, kładąc podwaliny pod zimową linję Gdynia — Hel.

Nasza kronika portowa i żeglugowa



Ruch towarowy statków „Żeglugi Polskiej za czerwiec i pierwsze półrocze

Statki towarowe „Żeglugi Polskiej“ przewiozły w miesiącu 35.791 t. ładunku, w tej liczbie w wywozie z Polski 13.556 t. węgla i 2.611 t. drzewa, w przewozie między portami zagranicznemi 699 t. drobnicy i różnego towaru, w przywozie zaś do Polski 4.100 t. fosforytów, 9,100 t. innych nawozów sztucznych, 5.560 t. rudy żelaznej i żelastwa i 75 t. drobnicy.

Odbyto podróży 15, przyczem odwiedziono następujące porty: Agha, Antwerpja, Bona, Casablanca, Gandawa, Gefle, Göteborg, Hamburg, Masnedsund, Lulea, Sousa i Sztokholm.
Od początku roku do 1 lipca odbyto podróży 78 i przewieziono 185331 t. ładunku. Zainkasowano za frachty Ł. 61.442.

Ruch portowy w pierwszej dekadzie lipca

Do portu gdańskiego przybyło w pierwszej dekadzie lipca 37 statków morskich o łącznej ładowności 34.861 trn., w tej liczbie 35 parowców, 1 holownik, 1 lichtuga morska.

Co do bandery statków na wejściu było: polskich 3, szwedzkich 7, niemieckich 6, duńskich 5, norweskich 5, angielskich i francuskich po 1.

Wśród statków na wejściu było prożnych 31, z pasażerami 2, z pasażerami i towarem 2, z tomasówką 2.

Pasażerów przyjechało morzem 951. Towaru importowano 5270 t., w tem tomasówki 5.215 t. i 55 t. drobnicy.

Opuściło port w pierwszej dekadzie 35 statków z 34.165 t. r. n. w tej liczbie z węglem 29, z pasażerami i towarem 1, z otrębami ryżowemi 1, próżnych 3.

Pasażerów odjechało morzem 328. Towarów wywieziono na statkach 56.751 t., w tej liczcie węgla 57.469 t. (w tem bunkrowego 4330 t.) otrąb ryżowych 281 t. i 1 t. wódek.

W pierwszej dekadzie tonaż na wejściu został zwiększony przez udział w ruchu dużych parowców: duńskiego Polonia (4519 t. r. n.), Pozatem ruch towarowy zwiększył się nieznacznie, gdyż zwłaszcza węgiel ładowano przeważnie na mniejsze statki. Większe statki brały nieraz więcej bunkru, aniżeli mniejsze ładunku węglowego, jak nap. szw. par. Hellenic, który miał odejść od łuszczarni już 4-go, lecz później jeszcze brał bunker w ilości 1100 t.

Intensywna praca łuszczarni ryżu stwarza już nową pozycję w eksporcie Gdyni: niem. par. Hinrich wziął do Rendsburga pierwszy ładunek 281 t. otrąb ryżowych.

W ostatnim czasie w porcie gdyńskim pomyślnie się rozwija interes bunkrowy. Firma „Elibor“ podniosła polską banderę na holowniku „Otto“ o pojemności 94 m_3. Holownik ten, przeznaczony specjalnie do pracy przy bunkrowaniu, przybył 11-go bm. z Gdańska do Gdyni.

Ruch portowy w poprzednim tygodniu

W ostatnim tygodniu ruch portowy znów się zwiększył. Weszły do portu 23 statki morskie o łącznej ładowności 23.126 t. r. n., w tej liczbie 21 par., 1 hol., 1 licht. morska. Polskich statków na wejściu było 2, szwedzkich 9, duńskich i łotewskich po 4, niemieckich 2, angielskich i francuskich po 1.
W próżnym stanie zawinęło 19 statków, z pasażerami i towarem 2 statki, z tomasówką 2. Przyjechało morzem 804 pasażerów, przywieziono morzem 5.270 t. ładunku, w tem 5215 t. tomasówki i 55 t. drobnicy.

Odpłynęło 21 statków o łącznej ład. 28.611 t. r. n., w tem z węglem 22, z pasażerami 1, z pasażerami i towarem 1, próżnych 3.

Pasażerów odjechało morzem 328, węgla wywieziono 43.435 t. w tem 4.358 t. węgla statkowego.

W następnym tygodniu przewiduje się zwiększenie eksportu węgla i importu tomasówki, w drugiej zaś połowie lipca oczekiwany jest import 12.500 t. ryżu wprost z Rangoon na dwóch większych statkach angielskich.

Ruch portowy w ostatnim tygodniu

W ostatnim tygodniu przybyło do portu 30 statków o łącznej ładowności 23.640 t. r. n.. w tej liczbie 26 parowców, 2 holowniki) 1 lichtuga morska, 1 berlinka. Polskich statków na wejściu było 3, szwedzkich 10. niemieckich 7, duńskich 3, angielskich i gdańskich po 2, francuskich, łotewskich i norweskich po 1. Próżnych statków na wejściu było 26, z tomasówką 3, z pasażerami i towarem 1. Przyjechało morzem 18 pasażerów, przywieziono morzem 7850 t. tomasówki i 1 t. drobnicy.

Odpłynęło w tygodniu również 30 statków z 28.571 t. r. n. ładowności. Wśród statków na wyjściu z węglem było 21 z pasażerami 3, próżnych 5, oraz z ryżem na Wisłę 1 berlinka. Wyjechało morzem 739 pasażerów, węgla wywieziono 36,739 t., w tem 1877 t. węgla statkowego.

Tydzień charakteryzować można jako przeciętny. ruch towarowy i pasażerski w porcie odbywał się normalnie. Oczekiwane jest wznowienie importu ryżu i zwiększenie eksportu węgla.

Pierwsza barka rzeczna w Gdyni

Polska barka rzeczna Nr. 368 Toruń, zafrachtowana przez Warszawskie Tow. Żeglugi i mająca pojemność 450 m_3, została 11-go przyholowana do Gdyni dla ładowania próbnego transportu ryżu z Gdyni do Warszawy.

Szwedzki statek badawczy w Gdyni

16-go bm. przybył do Gdyni szwedzki statek badawczy dla badań morskich „Skagerak” z dyrektorem spraw rybołóstwa morskiego, znanym badaczem morskim p. Andersenem.

Pana Andersena powitały władze portowe i rybackie w Gdyni i przedstawiciel Państwowego Instytutu Naukowego w Bydgoszczy p, J. Borowik. Po złożeniu wizyt podejmowano p. Andersena i jego otoczenie śniadaniem w miejscowej restauracji „Kasyno”.

17-go lipca statek który jest niewielkim parowcem o ład. 74 ton i przybył do nas z Rygi, odpłynął wieczorem na zatokę, gdzie zostały przeprowadzone niektóre pomiary i badania. Później „Skagerak” zatrzymał się przed portem w Helu dla zwiedzenia Morskiego Laboratorjum Rybackiego.

18-go lipca „Skagerak” opuścił wody polskie udając się z powrotem do Rygi.

Bezpośrednia komunikacja między Rygą a Havre

Między Rygą a Havre ustanowiona zostanie natychmiast bezpośrednia komunikacja parowcem „Pologne“ następnie zaś również „Virginie“. Odjazdy mają być dwutygodniowe. Podróż Ryga—Havre będzie trwać pięć dni. Prawdopodobnie oba parowce jeszcze częściej niż obecnie zawijać będą do Gdyni, odwiedzając nasz port jak w drodze tam, tak tez wracając z powrotem.



Ruch portu gdańskiego w ostatnim tygodniu

W ostatnim tygodniu do portu gdańskiego przybyło 118 statków morskich (bez statków żeglugi przybrzeżnej), w tej liczbie 89 parowców, 1 motorwiec, 5 holowników, 7 lichtug, morskich, 16 żaglowców z mot. pomocniczym. olskich statków na wejściu było 6, gdańskich 2, duńskich 19, szwedzkich 24, niemieckich 41, angielskich, 5 norweskich 8, łotewskich 5, francuskich 3, holenderskich i chilijskich po 2, litewski 1.

Wśród statków na wejściu było prożnych 58, z towarem 24, z pszenicą 7, z żelastwem 9, z pasażerami i towarem 5, ze śledźmi 4, z częściami maszyn 2, z rudą żelazną, z celulozą, z zbożem, z próżnemi beczkami, ze spirytusem, z towarem i amunicją, z kamieniem wapiennym, z makuchami — po 1.

Przeładowano w tygodniu ze statków na kolej: żelastwa 10.396 t. rudy żelaznej 7, 865 t. nawozów sztucznych 1295 t, innych towarów, 8,613 t.

Wyszło z portu w tygodniu 106 statków morskich, w tej liczbie z węglem 48, próżnych 12, z drzewem 11, z cementem, z pasażerami i towarem, z melasą, z makuchami po 2, oraz pol.: z sodą, z cukrem, z towarem i węglem, z pocztą i pasażerami, z towarem i końmi, z dębiną, z solą i sodą.

Przeładowano w tygodniu z kolei na statki — węgla 97.287 t., z kolei na statki i składy: drzewa 1093 wag., zboża 10 wag., cukru 10 wag., innych towarów 1259 wag.

Tydzień odznaczał się lekkim osłabieniem eksportu węgla, ożywionym eksportem cementu oraz niemalejącym ożywieniem w imporcie żelastwa (złomu), pszenicy, wzrostem dowozu śledzi świeżego solenia.

Nowe zderzenie w porcie gdańskim

Dziś zaszedł około południa bardzo poważny wypadek zderzenia okrętów w porcie gdańskim.

Parowiec łotewski „Biruta", holowany w kanale portowym, w stronę wyjścia, przez holownik t-wa „Weichsel" „Hertha" zderzył się z parowcem angielskim „Kolpino", holowanym wgłąb portu przez holownik „Johann Westphal".

Szybkość „Biruty" w chwili zderzenia przewyższała szybkość angielskiego parowca, co wynika już ze skutków zderzenia, gdyż „Kolpino", chociaż większy, doznał poważnych uszkodzeń, a „Biruta" wyszła prawie bez szwanku. Na „Kolpino" zostało zdarte poszycie lewej szczęki na powierzchni kilku metrów.

Jednocześnie zderzyły się holowniki, przyczem śruba holownika „J. Westphal" wyrwała holownikowi „Hertha" dużą dziurę w burcie. „Hertha", napełniająca się wodą usiłowała dotrzeć do lewego brzegu, przy którym dość szybko poszła na dno. Załoga jej została uratowana.

Godne jest uwagi, że par. „Kolpino" miał na pokładzie pasażerów i że zderzenie zaszło na jednym z trudnych skrętów kanału portowego. Istnieje przypuszczenie, że kapitan „Biruty" obawiając się zbytnie działania siły odśrodkowej na obładowany statek trzymał się zbyt blisko środka dojazdu, czem wywołał zderzenie. Śledztwo jest w toku.

Orzeczenie Seeamtu

Gdański Seeamt po pilnem rozpatrzeniu sprawy zderzenia parowców łotewskiego „Biruty" i angielskiego „Kolpino" i przesłuchaniu stron wydał następujące orzeczenie:

Wychodzacy z portu łotewski parowiec „Biruta" 17-go lipca 1928 r. o godz. 11 przed południem zderzył się w kanale portowym Nowegoportu około km. 30.5 z angielskim parowcem „Kolpino" i uszkodził jego po stronie lewej. „Kolpino", na skutek zderzenia przycisnął się do parowca „Norderney" i uszkodził jego. Przy usiłowaniach uniknąć zderzenia z „Kolpino" „Biruta" odepchnęła na bok holownik „Joh. Westphal", przez co wywołane zostało zderzenie tego holownika z holownikiem „Herta". „Herta" otrzymała przeciek, poczem zatonęła koło nabrzeża.

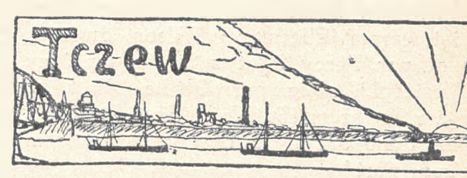
Kierownictwo statków które uczęstniczyły w zderzeniu nie ponosi winy. Przyczyna wypadku leży w trudności dojazdu w tem kolanie kanału portowego.

Orzeczenie powyższe daje dużo do myślenia. Zapewne jeszcze w żadnym porcie urzędowo nie przypisywano winy wyłącznie samemu dojazdowi. W poprzednich wypadkach: polski torpedowiec kontra Laura Maersk, polski par. Warta kontra Niels Ebbesen i wielu innych doszukiwano się chociażby częściowej winy po jednej ze stron. W danym wypadku eeamt pośrednio poddaje krytyce samo urządzenie portu gdańskiego. Nasuwa się pytanie, czy i w poprzednich wypadkach nie było to samo? Czy niema środków zapobiegawczych zderzeniom w kanale portowym, aż do czasu kiedy wjazd zostanie przebudowany, co w każdym razie nastąpi nie prędko?

Jak się zdaje dobrze widoczna sygnalizacja dzienna i nocna w obu miejscach skrętów najzupełniej zapobiedzby mogła spotkaniom się statków w ostatniej chwili, na krótką odległość, bez poprzedniej świadomości o grożącem niebezpieczeństwie. Wygląda tak, jak gdyby komuś chodziło o to, ażeby doprowadzić ad absurdum samo korzystanie z kanału portowego. Czas najwyższy, żeby dla przeciwwagi tej polityce „im gorzej tem lepiej" zaprowadzona została potężna i jasna sygnalizacja, która w naszych czasach szerokiego zastosowania silnych środków świetlnych mogłaby uczynić istniejącym dojazd najzupełniej bezpiecznym dla żeglugi nawet bez istnienia przymusu holowania. Ochroni to również Polskę i dańsk od smutnej konieczności wydania grubych miljonów na nieprodukcyjne inwestycje tego rodzaju jak przebudowa wjazdu, w chwili gdy jest sporo wydatków i inwestycyj w porcie o wiele niezbędniejszych.

Sprostowanie

W N-rze 25 „Żeglarza Polskiego" zaszła pomyłka w notatce „Ze Stoczni Gdańskiej", gdzie w opisie budującego się statku holenderskiego czytać należy: długość między pionami: 73,14 m., a nie 17,14 m., jak mylnie zostało wydrukowane.



Pogłębianie Wisły Morskiej

Na Wiśle Morskiej wre praca pogłębiaska, w zupełności uzasadniona silnym spadkiem wody, który dalej w górę rzeki daje się we znaki nawet żegludze rzecznej. Draga Fafner zakończyła 12-go pogłębianie wjazdu do portu zimowego w Tczewie i pogłębia obecnie przemiał położony o km. poniżej mostów kolejowych tczewskich. Draga Venezia rozpoczęła 13-go pogłębianie portu zimowego w Tczewie, który będzie nie tylko pogłębiony, lecz również lekko rozszerzony.

Staną tu prawdopodobnie obie nowe dragi, jak również statek szkolny Lwów po powrocie ze swej obecnej podróży na morze Czarne.

Draga ssąca Cruachan rozpocznie pracę dopiero wtedy, gdy draga Venezia wyjdzie na rzekę i rozpocznie pogłębianie przemiałów.

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu.

2 lipca: fsk. par. Poseidon 408 t. z Helsingforsu z towarem (Bornhold, kan. port.), czechosłowacki żagl. z mot. Melnik 54 z Kopenhagi z pszenicą (Ganswindt, Möwenschanze), niem. par. Glückauf 1083 t. z Wismaru próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. E. W. Fischer 601 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, dworzec nadw.), polski par. Wilno 1121 t. z Gdyni próżny (Pam, wolna strefa), norw. par. Tore Hafte 353 t. z Salangen z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.).

2 lipca: szw. par. Inland 1720 t. z Sztokholmu próżny (Artus, Westerpl.), pol. par. Robur II 797 t. z Halmstadu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. par. Farö 277 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske, kan. port.), hld. żagl. z mot. Cormoran 87 t. z Sönderborga z żelastwem (Westerpl.), szw. par. Elsie 826 t. z Fredrikstadu próżny (Reinhold, b. port. ces.), niem. mot. Emma Altmann 44 t. z Ystadu z pszenicą (Ganswindt, Russenhof), łot. par. Kuldiga 1187 t. z Calais próżny (Voigt, Westerpl.), niem. par. Finnland 246 t. z Burgstaaken próżny (Voigt, kan. port.), szw. par. Rurik 247 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i S.).

3 lipca: niem. par. Sylt 478 t. z Hamburga z towarem (Voigt, wolna strefa), ang. par. Baltonia 1390 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic Corp., Legan), franc. par. Chef Mecanicien Armand Blanc 1586 t. z Melilii z rudą żelazną (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Ellen 256 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), duń. mot. Laura 59 t. z Haderslevn z żelastwem (Artus, Westerpl.), niem. par. Alexandra 438 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa).

3 lipca: szw. par. Ragunda 974 t. z Harlingen próżny (Reinhold, Westerpl.), łot. par. Vaidava 1386 t. z Gandawy próżny (Voigt, dworzec nadw.), ang. par. Tasso 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson, dworzec nadw.), łot. par. Percy 437 t. z St. Malo próżny (Pam, Westerpl.), niem. par. Ottilie 286 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, Packhof), niem. par. Juno 327 t. z Bremy z towarem (Wolff, kan. port.).

4 lipca: szw. par. Karin 196 t. z Olofsholmu z kamieniem wapiennym (Ganswindt, Legan), szw. par. Iris 196 t. z Göteborga z towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Kaiserinde Dagmar 987 t. z Svendborga próżny (Reinhold, Victoriawand), szw. par. Amfred z Kłejpedy próżny (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), lit. par. Lydys 196 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, dworzec nadw.).

4 lipca: niem. żagl. z mot. Mathilde 83 t. z Elbląga próżny (Bergenske, most Breitenbach), niem. par. Ursula Fischer 1598 t z Göteborga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa).

5 lipca: niem. par. Consul Suckau 211 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, kan. port.), duń par. Jägersborg 727 t. z Kopenhagi próżny (Dz. Schiff. K., most Breitenbach), ang. par. Dore 1140 t. z Kopenhagi próżny (Shipco, Westerpl.), niem. par. Consho 2460 t. z Baltimore z żelastwem (Behnke i Sieg. wolna strefa).

5 lipca: szw. par. Rewa 715 t. z Vesteras z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), duń. żagl. z mot. Minde 61 t. z Barsebäshamnu z pszenicą (Befr. Ges., Westerpl.), panam. par. Ereno 2311 t. z Randersu próżny (Scand. Levant, Wisłoujście), niem. hol. Caurus z niem. licht. H 4 i H 5 na złom próżne (Reinhald, basen Holmu), szw. par. Mercur 800 t. z Uddevalli próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Christian 573 t. z Szczecina z towarem (Lenczat, kolej nadw.), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko Skand., b. port ces.),

6 lipca: niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. żagl. z mot. Irmgard 85 t. z Słupska próżny Bergenske, kolej nadw.), niem. żagl. z mot. Flottbeck 127 t. z Królewca próżny (Prowe, Westerplatte), est. par. Borghild 431 t. z Gjesder próżny (Polsko Skand., Westerpl.), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, b. port ces.), ang. par. Baltonia 2390 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), szw. par. Trelleborg 378 t. z Helsingborga próżny Reinhold, Westerpl.), duń. p. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.).

6 lipca: duń. par. Skotland 1015 t. z Amsterdamu próżny (Pam, Westerpl.), norw. par. Marna 182 t. z Abo próżny (Bergenske, basen Holmu), duń. par. Kirsten Maersk 1355 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold, stocznia Gdańska), szw. par. Ella 664 t. z Sölvesborga próżny (Befr. Ges. Victoriawand), niem. par. Elisabeth 147 t. z Kilonji z częściami maszynowemi (Bergenske, Schlochau), niem. par. Phöbus 362 t. z Rotterdamu ze zbożem (Wolff, Russenhof), niem. żagl. z mot. Eugenia 116 t. z Kołobrzegu próżny (Prowe, Westerpl.), łot. par. Liva 270 t. z Simrishamnu próżny (Pam, Westerpl.), szw. par. Magnar 648 t. z Bonessu próżny (Bergenske, Westerplatte), łot. par. Krimulda 1150 t. z Rotterdamu próżny (Voigt), Alldag), niem. par. Wiborg 350 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, Baltoil), szw. par. Aegir 753 t. z Karlshamnu próżny (Danz. Schiff. K., Westerpl.), niem. par. Gotland 591 t. z Lubeki próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par. Ragnar 430 t. z Trelleborga próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Hektor 527 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), ang. par. Hunstamworth 1435 t. z Follonica z żelastwem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. żagl. z mot. Zita 76 t. z Larviku z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Ewy 203 t. z Gotlandu z kamieniem wapiennym (Ganswindt, Legan).

7 lipca: niem. par. Claus 53 t. z Szczecina z towarem (Prowe), szw. żagl. z mot. Isolda 66 t. z Trelleborga z pszenicą (Behnke i Sieg, Westerpl.), fr. par. Yainville 836 t. z Bordeaux z towarem (Worms, kolej nadw.), niem. par. Flosshilde 563 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg, basen Holmu), niem. par. Arcona 303 t. z Kłajpedy z towarem (Reinhold), norw. żagl. z mot. Sneklokken 62 t. z Flekkesfjordu ze śledźmi (Ganswindt), pol. hol. Sambor 14 t. z pol. licht. Bolek 391 t. z Skillinge próżne (Wisła-Bałtyk).

7 lipca: niem. par. Hans Rudolf Reichel 340 t. z Duisburga z towarem (Voigt, kolej nadw.), niem. par. Woglinde 1193 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, basen Holmu), pol. hol. Sambor 14 t. z pol. licht. Bolek 391 t. i Antek 370 t. z Skillinge próżne (Wisła-Bałtyk, Westerpl. i Viktoriawand), niem. par. Clara Kunstmann 2400 t. z Szczecina próżny (Shipco, Westerpl.), łot. par. Balva 1345 t. z Rotterdamu próżny (Behnke i Sieg, Alldag), łot. par. Lia 748 t. z South Alloa próżny (Pam, Westerplatte), norw. par. Gunnar 714 t. z Arendalu próżny (Lenczat).

8 lipca: szw. par. Aurora 286 t. z Norrköpingu z pszenicą (kan. port.), fr. par. Martine 1516 t. z Rotterdamu próżny (Mory, Westerpl.), szw. żagl. Ebet 113 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Saturn 154 t. z Królewca próżny (Prowe, kan. port.), szw. par. Fryken 819 t. z Aalborga próżny (Scand. Levant, kolej nadw.), duń. żagl. z mot. Jens 125 t. z Faxe próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Rosenborg 1206 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, b. port. ces.), łot. par. Venta 1156 t. z Londynu próżny (Bergenske, Westerpl.) hld. par. Odysseus 606 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, śpichrz Baltic), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t z Kopenhagi próżny (Worms, Westerpl.), duń. par. Ulf 797 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolny port), pol. par. Robur I. 577 t. z Oxelösundu próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), duń. par. Hafnia 1159 t. z Nakskov próżny (Polsko-Skand., b. port ces.).

9 lipca: duń. par. Niord 283 t. z Kopenhagi z towarem (Bergenske, kolej nadw.), duń. żagl. z mot. Albatros 92 t. z Haderslevn z częściami maszynowemi (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Largo 342 t. z Strueru próżny (Behnke i Sieg, Viktoriawand), niem. par. Otto Cords 494 t. z Elsfleth próżny (Reinhold, Viktoriawand), szw. par. Egon 291 t. Malmö z towarem (Reinhold, kan port.), szw. hol. Frej 14 t. z licht. Menja 572 t. i Fenja 569 t. z Sundsvallu próżny (Behnke i Sieg, Victoriawand), lit. par. Lydys 196 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, kolej nadwiślańska), niem. par. Käte 267 t. z Hamburga z towarem i amunicją (Behnke i Sieg, basen amunicyjny), szw. par. Amazone 378 t. z Granville próżny (Westerpl.), duń. par. Dania próżny (Polsko-Skand., b. port ces.).

9 lipca: szw. par. Bore 2045 t. z Sztokholmu próżny (Bergenske, stocznia Gdańska), niem. par. Dalaelfen 879 t z Rygi próżny (Worms, Westerpl.), gd. licht. Felicitas 140 t. i gd. licht. Paul 121 t. z Gdyni z towarem (Sieg, Vistula), chil. mot. Karin Irmgard 105 t. z Kronsztadu ze spirytusem (Bertram, kan. port.), szw. hol. Balder 14 t. z licht. Kelsö 813 t. i Box 460 t. z Nynäshamnu próżne (Behnke i Sieg, Westerpl.) ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson, kolej nadw.), duń. żagl. z mot.Skibladner 46 t z Trelleborga z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Clara 173 t. z Hernösandu z celulozą (Bergenske, kolej nadw.).

10 lipca: est. par. Lillan 129 t. z Tallinnu z żelastwem (Reinhold kan. port.), niem. par. Phädra 372 t. z Bremy z towarem (Wolff kan. port.), szw. par. Ingeborg 191 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), niem. par. Olga 331 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), chil. par. Christina 133 t. z Tallinnu z próżnemi beczkami (Bertram, kan. port.), niem. żagl. z mot. Emma z pszenicą (Westerpl.), niem. par. Lothar 257 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa).

10 lipca: duń. żagl. z mot. Noah 85 t. z Aarhus z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), ang. par. Baltannic 1034 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic Corp., basen amunicyjny), duń. żagl. z mot. Elly 70 t. z Aarhus z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), duń. par. Hindsholm 876 t. z Helsingöru próżny (Reinhold, kan. port.), ang. par. Rollo 2226 t. z Hull z towarem (Ellermann i Wilson, kolej nadw.), niem. par. Karl Friedrich Larsen 686 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port.).

11 lipca: niem. par. Arnold Kopke 430 t. z Królewca próżny (Voigt, Alldag), niem. par. Altenfelde 1493 t. z Malmö próżny (Pam, Wester-

platte),norw. par. Cast. Marna 182 t. z Vejle próżny (Bergenske, b. port ces.), niem. par. Marianne 472 t. z Gandawy z żelastwem (Befr. Ges., Raiffeisen).

11 lipca: duń. żagl. z mot. Foraldres Minde 57 t. z Nyköpingu z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Vulkan 347 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), niem. par. Stella 333 t. z Lerwicku ze śledziami (Reinhold, kan. port.), pol. par. Katowice 1107 t. z Lulea z rudą żelazną (Pam, wolna strefa), fr. par. Ostrevent 916 t. z Göteborga próżny (Behnke i S., b. port ces.), fr. par. Heddernheim 3006 t. z Fernandino z fosfatem (Behnke i Sieg. wolna strefa), norw. par. Ara 557 t. z Helsingborga z towarem (Bergenske, dworzec nadw.), duń. par. I. C. Jabobsen 740 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, b. port. ces.), duń. par. Vendia 627 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), niem. par. Arcona 86 t. z Heugesundu ze śledziami (Dzg. Schiff. K., Gdańsk).

12 lipca: niem. par. Delphin III drogami wewnętrznemi próżny (Ganswindt, b. skład węgla mar.), niem. żagl. z mot. Emma 45 t. z Höganäs z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), hld. żagl. z mot. Alghula 90 t. z Gandawy z makuchami (Reinhold, Russenhof), niem. par. Danzig 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), duń. par. Frankrig 778 t. próżny (Pam, Westerpl.).

13 lipca: pol. par. Toruń 1122 t. z Gdyni próżny (Voigt, Strohdeich), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, b. port ces.), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), niem. par. Hansa 612 t. z Kopenhagi z żelastwem (Behnke i Sieg, Holm), est. par. Kajak 1927 t. z Królewca próżny (Reinhold, Westerplatte), niem. żagl. z mot. Frida 47 t. z Królewca próżny (Prowe, Westerpl.), duń. par. Hadsund 1162 t. z Fredrikshavnu próżny (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Heidelberg 381 t. z Szczecina próżny (Reinhold, kan. port.), duń. par. Victoria 1160 t. z Nakskov próżny (Polsko-Skand., Alldag), niem. par. Imperial 562 t. z Hull z żelastwem (Reinhold, kan. p.).

14 lipca: niem. żagl. z mot. Dido 62 t. z Kopenhagi z pszenicą (Prowe, Westerpl.), niem. par. Stormarn 845 t. z Rotterdamu próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Alexandra 438 t. z Hamburga z towarem i zbożem (Behnke i Sieg, Russenhof), duń. par. Bhetland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Westerpl.), norw. par. Vossa 775 t. z Melövaru z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), duń. ż. z m. Anna 60 t. z Vejle z żelastwem (Behnke i Sieg, Baltoil), niemiecki par. Drossel 553 t. z Rotterdamu ze spirytusem i towarem (Nordd. Lloyd, Holm), duń. par. Belgien 1174 t. z Oslo próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Kurland 262 t. z Hamburga z pszenicą (Behnke i Sieg, b. port ces.), szw. żagl. z mot. Elin 69 t. z Ystadu z pszenicą Bergenske, Westerpl.). szw. ż. z m. Anna 75 t. z Ystadu z pszenicą (Bergenske), niem. par. Imatra 544 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), amer. par. West Gamma z Tampy z fosfatem (Bergenske), szw. par. Elsie 826 t. z Christiansandu próżny (Pol. Skand.), włoski par. Maria Teresa 2378 t. z Hörviku próżny (Scan. Levant).

14 lipca: amer. par. West Gambo 4171 t. z towarem i fosfatem (Bergenske, wolna strefa), fiński par. Orient 2895 t. z Mantyluoto próżny (Bergenske, b. port ces.), ang. par. Baltonia 2390 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Nn. Baltic Corp., Visula), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port ces. (niem. żagl. z mot. Herta Grube 68 t. z Królewca próżny (Bergenske, Westerpl.).

15 lipca: niem. par. Herbert 183 t. z Hamburga ze zbożem (Behnke i Sieg kan. podr.), fr. par. Depute Abel Fery 1185 t. z Brake próżny (Mory, kolej nadw., niem. par. Stör 348 t. z Lubeki próżny (Voigt, kan. port.), niem. par Uranus 403 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), ang. par. Lestrix 354 t. z Fraserburgh ze śledziami (Lenczat, kan. port.), szw. par. Juno 620 t. z Haderslevn próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Christian 57 t. z Landskrony z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Anna 60 t. z Trelleborga z pszenicą (Bergenske, Russenhof), duń. par. Signe 696 t. z Aarhus próżny (Dzg. Schiff. K., Legan), szw. par. Valkyrian 707 t. z Amsterdamu próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Harald 1091 t. z Helsingborga próżny (Artus, Westerpl.), szw. par Kjell 687 t. z Göteborga próżny (Pam, Westerpl.), pol. par. Robur I 577 t. z Aarhus próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), hld. par. Iris 404 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic).

16 lipca: szw. par. Greta 191 t. z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), norw. par. Olaf Kyrre 1956 t. z Drammen próżny (Behnke i Sieg. Westerpl.), niem. żagl. z mot. Capella 67 t. z Kopenhagi z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), ang. par. Mayrix 375 t. z Lerwiku ze śledziami (Lenczat, kan. port.), łot. par. Ausma 1191 t. z Gdyni próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Rurik 247 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, b. skład węgla mar.), fsk. par. Poseidon 408 t. z Helsingforsu z towarem (Bornholdt. kan. port.), niem. żagl. z mot. Dora 89 t. z Królewca drogami wewnętrznemi próżny (Ganswindt, most Breitenbach), niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Flensburga z towarem (Prowe, Baltic).

16 lipca: niem. par. Nobis 631 t. z Norrkopingu próżny (Artus, b. port ces.), niem. żagl. z mot. Uli 56 t. z Landskrony z pszenicą (Russenhof), niem. par. Prima 493 t. z Wismaru próżny (Dzg. Schiff. K., most Breitenbach), niem. par. Sturmsee 719 t. z Bremerhaven próżny (Wolff, Westerpl.), norw. par. Aslak 586 t. z Stavangeru z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), łot. par. Daugava 798 t. z Rotterdamu próżny (Bergenske, Westerpl.), norw. par. Sarpen 1099 t. z Sarpsborga próżny (Polsko Skand., Westerplatte), łot. par. Skrunda 1758 t. z Gandawy próżny (Voigt, Alldag), łot. par. Emmy 705 t. z Trangsundu z drzewem (Reinhold, Victoriawand), niem. par. Gerhard 349 t. z Hamburga z towarem (Prowe, Baltic).

17 lipca: niem. par. Alice 175 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), fsk. mot. Sampo 97 t. z Wismaru próżny (Lenczat, kan. port. niem. par. Sigmund 1084 t. z Hamburga próżny (Shipco, Westerpl.), niem. par. Norderney 557 t. z Hamburga z towarem (Voigt, kan. port.), niem. par. Margarete Schröder 576 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Rheinland 1517 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg, b. port. ces.), niem. par. Septima 823 t. z Dordrechtu z żelastwem (Lenczat, Raiffeisen), łot. par. Linhope 814 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), niem. hol. Caurus 4 t. z pol. licht. Jurek 634 t. z Odense próżne (Reinhold, wolna strefa), ang. par. Kolpino 1465 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson).

Na wyjściu

2 lipca: szw. par. Gerdrun 1049 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Renate 508 t. do Rotterdamu z węglem (Pam), szw. żagl. z mot. Sidonia 54 t. do Landskrony z węglem (Ganswindt).

2 lipca: duń. par. Frida 1270 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), łot. par Kuldiga 1187 t. do Gdyni próżny Voigt), łot. par. Mars 278 t. do Ystadu z węglem (Dzg. Schiff. K.), niem. par Venetia 506 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), fiński par. Alexa 371 t. do Kotki z węglem (Prowe), duń. par. Hafnia 1159 t do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.).

3 lipca: amer. par. Liberty Glo 3060 t. do Rotterdamu z towarem (Warta), niem. par. Altenfelde 1493 t. do Malmö z węglem (Pam), szw. żagl. z mot. Anna 75 t. do Hven z węglem (Bergenske).

3 lipca: pol. par. Robur I 577 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.) duń. żagl. z mot. Margit 38 t. do Nexö z makuchami (Ganswindt), łot. par. Laimons 198 t. do Gdyni próżny (Befr. Ges.), niem par. Herbert 183 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Gamma 99 t. do Koldingu z węglem (Artus), niem. par. Elsa 505 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), duń. par. Lilleborg 861 t. do Bostonu z drzewem (Dzg. Schiff. K.), duń. par. Thyra 493 t. do Yxpila próżny (Reinhold), niem. par. Sylt 478 t. do Rygi z towarem (Voigt), duń. par. Aslang 900 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), hld. par. Iris 404 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), niem. par. Fafner 1922 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg).

4 lipca: ang. par. Baltonia 2390 t. do Rygi z pasażerami i towarem (United Baltic Corp.), norw. par. Asgerd 741 t. do Limhamnu z węglem (Pam), szw. par. Pan 526 t. do Landskrony z węglem (Behnke i Sieg).

4 lipca: franc. par. Depute Charles Nortier 1182 t. do Rouen z węglem (Bergenske), duń. par. Frankrig 778 t. do Aarhus z węglem (Pam), fr. par. Ostrevent 916 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Kandava 1170 t. do Rygi z węglem (Voigt), duń. par. Kaiserinde Dagmar 987 t. do Umea próżny (Reinhold), duń. par. Alfred Hage 1085 t. do Dieppe z węglem (Worms), duń. par. Estonia 3820 t. do Nowego Yorku z pasażerami i towarem (Baltic America Line), pol. par. Tczew 344 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), niem. par. Immehof 182 t. do Garstonu z drzewem (Reinhold), niem. par. Ellen 260 t. do Hamburga z towarem (Prowe), duń. par. Svanholm 764 t. do Manchestru z drzewem i towarem (Reinhold).

5 lipca: szw. par. Elsie 826 t. do Christiansandu z węglem (Reinhold), szw. par. Kjell 687 t. do Güteborga z węglem (Bergenske).

5 lipca: ang. par. Haarlem 565 t. do Grangemouth z towarem (Reinhold), niem. par. Juno 327 t. do Królewca z towarem (Wolff), szw. par. Iris 169 t. do Rygi z towarem (Reinhold), pol par. Niemen 1844 t. do Genui z węglem (Pam), szw. par. Sölve 259 t. do Christiansandu z węglem (Reinhold), norw. par. Olaf Kyrre 1957 t. do Drammen z węglem (Reinhold), szw. par. Viola 764 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), fsk. par. Poseidon 408 t. do Helsingforsu z pasażerami i towarem (Reinhold), duń. par. Tula 718 t. do Bordeux z drzewem i towarem (Reinhold), lit. par. Lydys 196 t. do Kłajpedy z cementem i towarem (Behnke i Sieg), niem. par. F. W. Fischer 601 t. do Wyborga z towarem (Lenczat), szw. par. Karin 196 t. do Gdyni próżny (Bergenske), duń. żagl. N. P. Petersen 259 t. do Lulea próżny (Ganswindt), niem. par. Ottilie 286 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Finnland 246 t. do Londynu z płytami żelaznemi (Voigt), szw. par. Inga 731 t. do Ystadu z węglem (Reinhold), niem. par. Holland 1428 t. do Amsterdamu z węglem (Lenczat), niem. par. Günther 884 t. do Rouen z węglem (Polsko Skand.).

6 lipca: niem. hol. Caurus 4 t. do Hamburga próżny (Reinhold), duń. mot. Maagen 97 t. do Simrishamnu z węglem (Bergenske), szw. par. Hernodia 732 t. do Gefle z węglem (Polsko Skand.), niem. żagl. z mot. Stade 95 t. do Hangö z dębiną (Lenczat), niem. żagl. z mot. Hunte 77 t. do Odense z drzewem (Ganswindt), szw. par. Sundborg 829 t. do Wasklot z węglem (Artus).

6 lipca: szw. mot. Meta 68 t. do Göteborga z cementem (Prowe), duń. żagl. z mot. Sarpen 73 t. do Degershamnu z węglem (Bergenske), pol. par. Robur II. 798 t. do Halmstadu z węglem (Polsko-Skand.), niem. mot. Hermann Bonekamp 582 t. do Wyborga z wglem (Danz. Schiff. K.), duń. par. Farö 277 t. do Horsensu z drzewem (Bergenske), duń. par. Jägersborg 727 t. do Southamptonu z drzewem (Dz. Schiff. K.), ang. par. Tasso 1477 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), norw. par. cyst. Marna 152 t. do Vejle z melasą (Bergenske), łot. par. Vaidava 1386 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. par. Ella 664 t. do Haparandy z portu ukrycia (Befr. Ges.), pol. par. Wilno 1121 t. do Dieppe z węglem (Pam).

7 lipca: ang. par. Baltonia 2390 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic), szw. par. Ann Mari 485 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Skand.) niem. par. Harald 1091 t. do Helsingborga z węglem (Artus), szw. żagl. Aldebaran 140 t. do Gefle z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Eberhard 338 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Christian 373 t. do Helsingforsu z cementem (Lenczat), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z tow. i końmi (Reinhold), szw. par. Annie 698 t. do Malmö z węglem (Pam), niem. par. Marie Schröder 454 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Isbjörn 295 t. do West-Hartlepoolu z drzewem (Shaw, Lovell), szw. par. Amfred 280 t. do Rygi ze solą i sodą (Behnke i Sieg), niem. par. Alexandra 438 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Wiborg 350 t. do Wyborga z towarem (Lenczat), niem. par. Glückauf 1983 t. do Rouen z węglem (Bergenske).

7 lipca: niem. par. Anni Ahrens 554 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), norw. par. Rosafred 295 t. do Garstonu z drzewem (Shaw, Lovell), niem. par. Claus 153 t. do Szczecina z towarem (Prowe), niem. par. Arcona 303 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), niem. par. St Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), niem. par. Castor 320 t. do Rygi z towarem (Wolff), niem. żagl. z mot. Irmgard 86 t. do Sztokholmu z towarem (Bergenske), ang. par. Wayfield 682 t. do Hull z drzewem (Danz. Schiff. K.), duń. par. Grönsund 1504 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg).

8 lipca: gd. hol. Paul z gd. licht. Paul 121 t. i Felicytas 140 t. do Gdyni próżne (Behnke i Sieg),szw. par. Ragunda 975 t. do Gefle z węglem (Reinhold), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pocztą i pasażerami (Reinhold), łot. par. Krimulda 1150 t. do Rygi z węglem (Voigt), łot. par. Percy 437 t. do Rygi z węglem (Pam).

9 lipca: szw. par. Rewa 715 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.).

9 lipca: niem. par. Elisabeth 147 t. do Horsensu z cukrem (Bergenske), niem żagl. z mot. Gerda 63 t. do Helsingborga z cementem (Prowe), niem. żagl. z mot. Emma Oitmann 44 t. do Aarhus z makuchami (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Marta Luise 45 t. do Nexö z makuchami (Bergenske), niem. żagl. z mot. Fürst Franz zu Putbus 63 t. do Odense z makuchami (Polsko-Skand.), ang. par. Akenside 1163 t. do Gdyni próżny (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Flottbeck 361 t. do Göteborga z cementem (Prowe), szw. par. Inland 1399 t. do Göteborga z węglem (Artus), szw. par. Gudrun 452 t. do Ystadu z węglem (Pam), niem. par. Saturn 154 t. do Kjöge z drzewem (Prowe), szw. par. Emil R. Boman 711 t. do Kubikenborga z węglem (Behnke i Sieg).

10 lipca: pol. par. Robur I. 577 t. do Ahus z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. Kraków 1121 t. do Sztokholmu z węglem (Pam).

10 lipca: niem. par. Nobis 631 t. do Norrköpingu z węglem (Bergenske), est. par. Borghild 431 t. do Gjedser z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Aurora 259 t. do Gdyni próżny (Bergenske), szw. par. Egon 291 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), szw. par. Themis 383 t. do Malmö z towarem i węglem (Bergenske), duń. par. Fredensbro 1368 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Liva 270 t. do Trelleborga z węglem (Pam), szw. par. Harriet 847 t. do Norresundet z węglem (Artus), hld. par. Odysseus 606 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), lit. par. Lydys 196 t. do Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Fryken 819 t. do Aleksandrji z towarem (Skand. Levant), ang. par. Hustamworth 1435 t. do Wyborga próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Kirsten Maersk 1355 t. do Gdyni próżny (Reinhold), niem. par. Hektor 527 t. do Gdyni próżny.

11 lipca: łot. par. Balva 1345 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Hans Rudolf Reichel 340 t. do Królewca próżny (Voigt), niem. żagl. z mot. Gretchen 38 t. do Bremerhaven z drzewem (Bergenske).

11 lipca: niem. żagl. z mot. Eugenie 116 t. do Sundsvallu z cementem (Prowe), niem. par. Flosshilde 563 t. do Gandawy z drzewem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Minde 61 t. do Marstalu z węglem (Befr. Ges.), duń. par. Ulf 797 t. do Bordeaux z towarem (Reinhold), szw. żagl. z mot. Isolda 66 t. do Helsingborga z cementem (Prowe), niem. par. Gotland 591 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Mercur 800 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), fr. par. Yainville 836 t. do Rouen z towarem (Worms), niem. żagl. z mot. Mathilde 83 t. do Kemi z sodą (Bergenske), szw. par. Magnar 648 t. do Malmö z węglem (Bergenske), niem. par. Phöbus 362 t. do Bremy z towarem (Wolff), ang. par. Baltannic 1034 t. do Tallinnu z towarem (United Baltic Corp.), szw. par. Thure 295 t. do Sölvesborga z węglem (Pam), norw. par. cyst. Marna 182 t. do Oslo z melasą (Bergenske), szw. par. Aegir 753 t. do Trelleborga z węglem (Dzg. Schiff. K.), łot. par. Lia 749 t. do Rygi z węgl. (Pam).

12 lipca: szw. par. Amazone 378 t. do Helsingborga z węglem (Behnke i Sieg).

13 lipca: duń. ż. z m. Skibladner 46 t. do Helsingborga z solą potasową (Bergenske), pol. hol. Sambor 14 t. z licht. Bolek 591 t. i Antek 370 t. do Karlstadu z węglem (Wisła-Bałtyk), niem. par. Käte 267 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. hol. Frej 14 t. z szw. licht. Kelsö 813 t. i Fenja 569 t. do Norrköpingu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Weglinde 1193 t. do Gandawy z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Trelleborg 278 t. do Fredrikshavnu z węglem (Reinhold), norw. par. Matti 1433 t. do Hamburga próżny (Voigt), szw. żagl. Ebet 114 t. do Kotki próżny (Ganswindt), szw. par. Clara 172 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), fr. par. Ostrevent 916 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), duń. ż. z mot. Jens 121 t. do Faxe z węglem (Bergenske), niem. par. Danzig 575 t. do Tallinnu z towarem (Lenczat), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic Corp.), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), ang. par. Rollo 2226 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Olga 331 t. do Hamburga z towarem (Prowe), norw. par. Tore Hafte 354 t. do Hull z drzewem (Reinhold), niem. hol. Adolf (Lenczat), z niem. licht. Else 777 t. do Kłajpedy z naftą (Behnke i Sieg), niem. par. Vulkan 347 t. do Królewca z towarem (Wolff), fr. par. Chef Mecanicien Armand Blanc 1586 t. do Rouen z węglem (Mory).

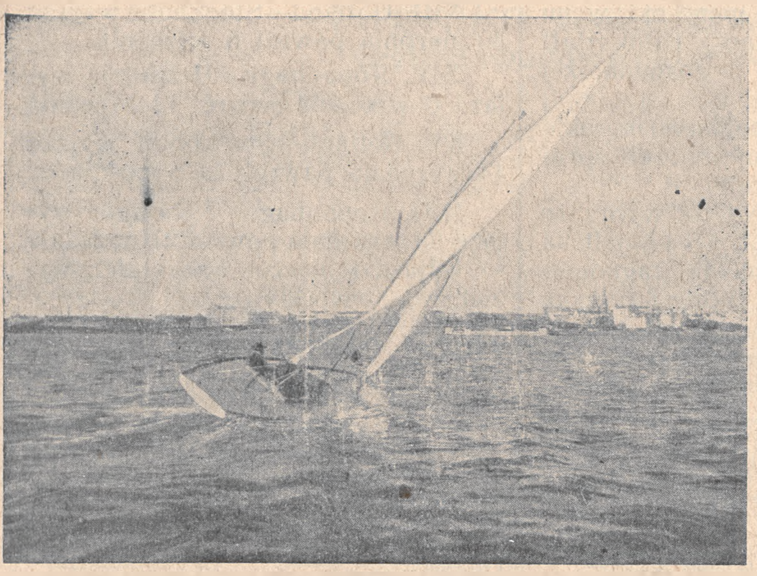
14 lipca: pol. par. Katowice 1107 t. do Gdyni próżny (Pam), duń. par. Rosenborg 1206 t. do Aalborga z węglem (Reinhold), duń. par. Dania 1390 t. do Norresundby z węglem (Polsko-Sk.), duń. par. Niord 283 t. do Aarhus z towarem (Bergenske), szw. par. Sven 191 t. do Malmö z towarem (Reinhold), niem. par. Otto Cords 494 t. do Ekenäs z węglem (Reinhold), norw. par. Hundvaag 323 t. do Królewca próżny (Reinhold), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pocztą i pasażerami (Reinhold), niem. par. Consul Suckau 212 t. do Goole z drzewem (Voigt), niem. par. Reval 575 t. do Holmsundu z węglem (Lenczat), niem. żagl. z mot. Delphin III 60 t. do Mullerup z węglem (Ganswindt), niem. par. Lothar 257 t. do Hamburga z tow. (Behnke i S.).

14 lipca: lit. par. Lydys 196 t. do Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg), chil. par. Christina 133 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bertram), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), duń. żagl. z mot. Laura 59 t. do Nexö z węglem (Artus), duń. żagl. z mot. Anne 54 t. do Aeroskjöbingu z węglem (Ganswindt), niem. par. Arnold Köpke 430 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), ang. par. Baltonia 2390 t. do Londynu z towarem (United Baltic Corp.), ang. par. Dore 1141 t. do Sztokholmu z węglem (Shipco), szw. par. Ingeborg 191 t. do Sztokholmu z drzewem i solą potasową (Behnke i Sieg).

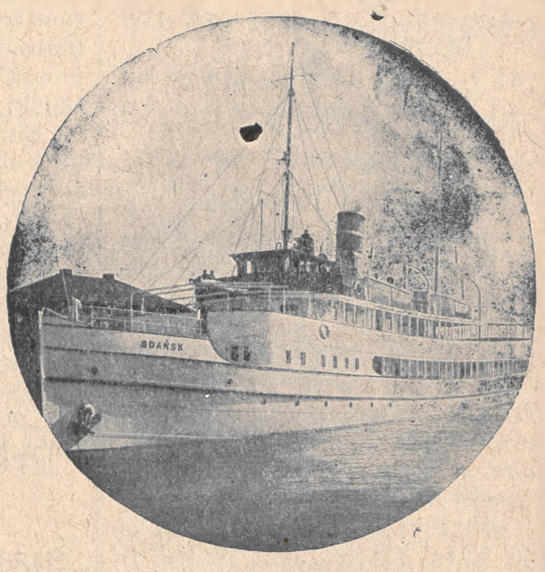
15 lipca: niem. par. Apollo 1026 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. żagl. z mot Fride 47 t. do Kalmaru z węglem (Prowe), niem. par. Dalaelfen 879 t. do Bayonne z węglem (Worms), niem. par. Marianne 472 t. do Mantyluoto próżny (Befr. Ges.), niem. par. Hedernheim 3000 t. do Orviken próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Emma 59 t. do Norrköpingu z ropą (Ganswindt), duń. par. Victoria 1160 t. do Korsör z węglem (Polsko-Skand.).

16 lipca: ang. par. Mayrix 375 t. do Rygi ze śledziami (Lenczat), niem. par. Hinnland 246 t. do Helsingöru z koksem (Voigt), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Emma 45 t. do Korsöru z makuchami (Genswindt), tur. mot. Hassan Uetsch 3 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bartram), ang. par. Lesrix 354 t. do Lipawy ze śledziami (Lenczat), est. par. Lillan 129 t. do Tallinnu z cukrem (Ganswindt), hld. mot. Alghula 90 t. do Kotki próżny (Reinhold), niem. par. Imatra 544 t. do Kotki z towarem (Lenczat), duń. par. Olaf Maersk 1146 t. do Reykjaviku z węglem (Behnke i Sieg).

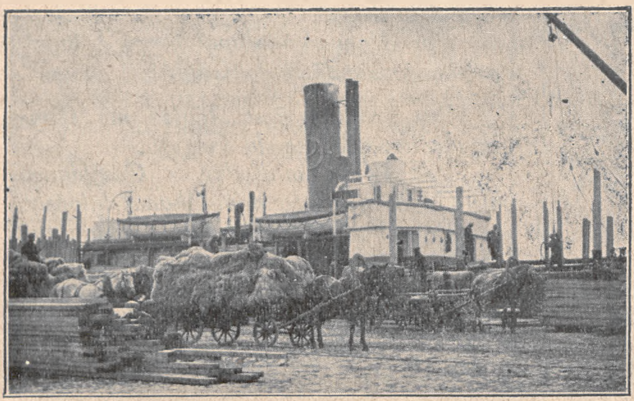
17 lipca: szw. par. Largo 392 t. do Skive z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Frankrig 778 t. do Aabenraa z węglem (Pam), pol. par. Robur I 577 t. do Ystadu z węglem (Polsko-Sk.), duń. par. Hadsund 1163 t. do Bayonne z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Drossel 552 t. do Królewca z towarem (Nordd. Lloyd).



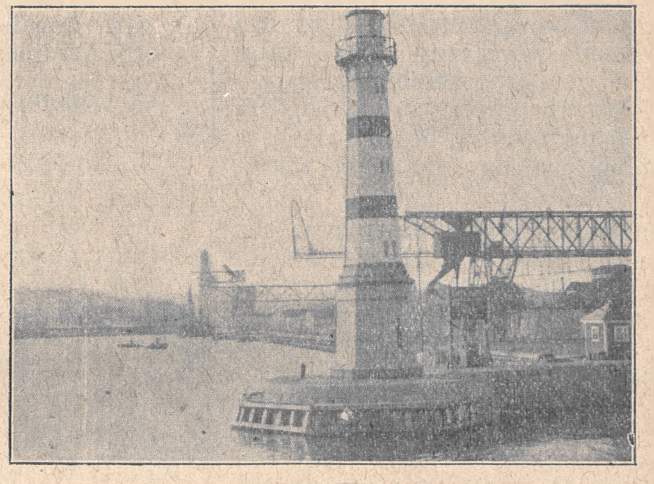
Helsingfors od strony morza



Par. „Gdańsk" w porcie



Ładowanie lnu w Rydze



Latarnia Morska w Malmoe



Przystań Żeglugi Polskiej w Gdyni



Kasa biletowa Ż. P. w porcie helskim

Interesująca książka

Edward Bohdan. Morska Polityka Gospodarcza Polski

Warszawa 1928. Nakładem tygodnika Przemysł i Handel.

Na polskim rynku księgarskim brakło książki ujmującej całość faktyczną naszej morskiej polityki gospodarczej jak ona się rozwinęła w ciągu lat dziesięciu, z uwzględnieniem wskazówek, jakie nam pozostawiły czasy przedrozbiorcze P. Edward Bohdan, młody autor, po bardzo starannem opracowaniu tematu dał nam książkę ze wszechmiar pożyteczną i doprowadzoną up to date, ściśle rzecz biorąc — do marca 1928 r.

Czytelnik nie znajdzie tu gotowych wytycznych lub szerokich wniosków na przyszłość, lecz zato niezmiernie wdzięczny będzie autorowi za bardzo sumienne i szczegółowe wykorzystanie źródeł i oparty na nich nadzwyczaj bogaty i dobrze usystematyzowany materjał faktyczny.

ierwszy rozdział daje „rzut oka na handel morski w dawnej Polsce.“ Tu występują na jaw świetne wpływy, pod któremi się potrafił znaleść autor. Pozostając oryginalnym p. Bohdan znakomicie się posługuje danemi Kutrzeby, Szelągowskiego i innych, stwarzając rozdział obrazowy, pełen życia.

Rozdział „Odzyskane wybrzeże“, oparty w znacznej mierze na pracach Pawłowskiego i jego uczni daje nam krótką fizjografję wybrzeża.

Rozdział III: Handel morski przez dańsk daje obszerną statystykę towarową, podaje również statystykę okrętową za szereg lat, wyszczególnia linje okrętowe z Gdańska, a co najważniejsza, omawia również możliwości rozwoju obrotu morskiego Gdańska.

Rozdział IV: Sprawa portów omawia rozbudowę portu w Gdyni, w Gdańsku i streszcza zagadnienie morskiego portu w Tczewie. Ten rozdział jest stanowczo za krótki. Na rozdziale tym niewątpliwie się odbiła okoliczność, że autor napisał swą pracę w r. 1926-ym i dopiero przy końcu uzupełniał ją danemi późniejszemi, na czem najgorzej może wyszła Gdynia, której autor przez przeoczenie poświęcił zbyt mało miejsca.

Rozdział V: Marynarka handlowa równieżby musiał być większy. Autor starannie przedstawia rozwój dotychczasowy naszej marynarki handlowej, lecz nie omawia wcale perspektyw jej na przyszłość, a tymczasem z temi perspektywami nierozerwalnie się łączy całokształt morskiej polityki gospodarczej Polski.

Rozdział VI: Rybołóstwo morskie daje daje opis ogólny naszej sprawy rybackiej na morzu.

Rozdział VII: Nasze wybrzeże jako stacja klimatyczna i kąpieliska morskie krótko omawia zagadnienia zawarte w tym tytule i zamyka całokształt książki. Powtarzamy, książki ciekawej, posiadającej dużo świeżego, faktycznego materjału.

Program wycieczek zagranicznych parowcem „Gdynia“

Sezon 1928 r.
Cel podróży:

VIII. Bornholm wyjazd 24 lipca powrót 26 lipca

IX. Kopenhaga—Helsingör wyjazd 27 lipca powrót 3 sierpnia

X. Gotland—Stockholm wyjazd 4 sierpnia powrót 10 sierpnia

XI. Götborg—Oslo wyjazd 11 sierpnia powrót 21 sierpnia

XII. Bornholm—Kopenhaga wyjazd 23 sierpnia powrót 29 sierpnia

XIII. Gotland—Stockholm wyjazd 30 sierpnia powrót 5 września

XIV. Kopenhaga—Helsingör wyjazd 6 września powrót 12 września

XV. Gotland—Stockholm wyjazd 14 września pawrót 20 września

XVI. Kopenhaga—Helsingör wyjazd 21 września powrót 27 września

Odjazd i powrót wszystkich wycieczek — w Gdyni.

Ruch statków polskich.

Par. Gdynia odpłynął 12-go z Gdyni do Rygi, Helsingforsu, Hango, Tallinu.

Par. Katowice ładuje węgiel w Gdyni z przeznaczeniem do Sztokholmu.

Par. Kraków odpłynął 16-go z Sztokholmu do Lulea pc 2800 ton rudy dla Gdańska.

Par. Niemen w drodze z Gdańska z 4750 t. węgla do Genui minął 11-go Cap Finisterre.

Par. Poznań odpłynął 16-go z tomasówką z Gandawy do Gdyni.

Par. Wilno jest łauje w Gandawie tomasózwkę do Gdyni.

Par. Warta w drodze z Casablanca do Gdańska 17-go minął kanał kiloński.

Par. Tczew wyładowuje w Gdańsku 322 t. tytoniu z Amsterdamu.

Par. Toruń ładuje w Gdańsku 400 sążni drzewa do Gandawy.

Rozkład statków linji przybrzeżnej P. P. Żegluga Polska

Gdynia—Hel

S	S									S			S
9.10	11.40	14.20	17.00	21.00	o.	Gdynia	p.	2.50	12.15	14.10	16.20	18.10	22.[illegible]
11.30	14.20	15.25	18.10	21.55	p.	Hel	o.	7.55	11.20	11.50	15.00	17.00	20.[illegible]

Gdynia—Gdańsk (Danzig)

				H
13.10	o.	Gdynia	p.	12.05
14.35	p.	Gdańsk	o.	9.10

Gdynia—Sopoty (Zoppot)

9.10	11.40	o.	Gdynia	p.	14.10	22.[illegible]
9.40	12.20	p.	Sopoty	o.	13.40	22.[illegible]

Jastarnia—Gdynia

6.50	14.20	18.00	o.	Jastarnia	p.	13.50	17.40	21.30
8.20	15.50	19.30	p.	Gdynia	o.	12.20	16.10	20.00

Gdańsk—Hel

					S
9.10	15.20	o.	Gdańsk	p.	21.10
11.00	17.20	p.	Hel	o.	17.50

Sopoty—Hel

10.00	11.40	o.	Sopoty	p.	12.20	19.20	21.50
11.30	14.20	p.	Hel	o.	11.50	17.50	20.30

Uwaga: S przez Sopoty
H przez Hel

Cena biletów P. P. Żegluga Polska

Gdynia—Hel	w jedną stronę	3,00 zł				
„ „	tam i z powrotem	5,00 „				
Gdynia—Jastarnia	w jedną stronę	3,00 „				
„ „	tam i z powrotem	5,00 „				
Hel—Jastarnia	w jedną stronę	2,00 „				
„ „	tam i z powrotem	3,00 „				
Gdynia—Gdańsk	w jedną stronę	3,00 „	gld.	gd.	1,75
„ „	tam i z powrotem	5,00 „	„	„	3,00
Gdynia—Sopoty	w jedną stronę	1,50 „	„	„	0 90
„ „	tam i z powrotem	2,50 „	„	„	1,50
Sopoty—Hel	w jedną stronę	3,00 „	„	„	1,75
„ „	tam i z powrotem	5,00 „	„	„	3,00
Gdańsk—Hel	w jedna stronę	5,50 „	„	„	2,00
„ „	tam i z powrotem	6,00 „	„	„	,50

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 7—27 czerwca zawinęły do portu lipawskiego 82 statki o łącznej ładowności 28.438 t. r. n.

Statki te przywiozły łącznie 4399 t. drobnicy, 3089 t. węgla polskiego 766 t. oleju, 400 t. żelaza, 359 t. cementu, 375 sążni drzewa, 128 stand. dyli, 472 sążnie kopalniaków, 395 belek, 240 t. cegły wapiennej, 55 t. odpadków korkowych, 35 t. kartofli. 24 statki weszły próżne i pod balastem.

W tymże czasie opuściły port lipawski 84 statki o łącznej ładowności 35.292 t. r. n.

Statki te wywiozły łącznie 3.647 t. drobnicy, 1309 stand. drzewa 297 m³ drzewa, 1413 sążni kopalniaków, 364 sążni drzewa, 645 t. cegły, 100 t. pośladu i węgla i 2500 t. cukru, 1 statek opuścił port z resztą ładunku oleju do Kłajpedy. 29 statków wyszło z portu pod balastem i próżnych. — Zaznaczyć wypada, że w okresie sprawozdawczym zawijał do Lipawy również statek szkolny polskiej marynarki wojennej „Iskra".

FRANCJA.

Przygotowania do zastąpienia parowców „Lutetia" i „Massilia". Francuska Kompanja południowo-atlantycka dawno już czyni usiłowania modernizacji swej służby południowo-atlantyckiej do Brazylji i Argentyny. Obecnie rząd francuski zawarł z Compagnie Sud-Atlantique umowę, według której towarzystwo żeglugowe przyjmuje na siebie utrzymanie ruchu pocztowego pomiędzy Francją a Brazylją i Argentyną. Rząd francuski ze swej strony gwarantuje pokrycie pożyczki, która zostanie zaciągnięta dla budowy dwóch szybkich parowców pocztowych. Pierwszy parowiec zostanie zamówiony z chwilą oficjalnego podpisania umowy, drugi zostanie zamówiony na stoczni według obopólnej umowy między stronami.

DANJA.

Duńskie badania oceanograficzne. W czerwcu rozpoczęła się nowa podróż słynnego duńskiego państwowego statku dla badań morza „Dana". Koszta nowej podróży pokryte będą z fundacji Carlsberga, państwo zaś daje ze swej strony kompletnie wyekwipowany statek. Statek ma okrążyć w latach 1928—1930 kulę ziemską, specjalnie badając oceany. Osobliwością tej podróży będzie skierowanie jej nie z zachodu na wschód, jak dotychczas odbywały się ekspedycje naukowe morskie, lecz w odwrotnym kierunku. Obecna ekspedycja jest jakby dalszym ciągiem poprzedniej ekspedycji „Dany" pod tem samem kierownictwem (prof. J. Schmidta) na ocean Atlantycki i morze Śródziemne w latach 1920—21, i 1921—22. Jednem z głównych zadań ekspedycji będzie zbadanie biologji i wędrówek węgorzy w strefie indyjsko-pacyficznej. Laboratorjum Carlsberga opracowało liczne zbiory węgorzy z tych stron, wobec czego ekspedycja posiada już w tym kierunku odpowiednie przygotowanie.

Skład naukowy ekspedycji: kierownik prof. J. Schmidt, zoologowie P. Jespersen, A. F. Brun, oraz Th. Mortensen, fizycy J. R. Nielsen i H. Thomsen, botanicy O. Paulsen i E. Nielsen, oraz lekarz okrętowy N. C. Andersen. W trakcie podróży kierownik ekspedycji w większych portach wygłaszać będzie odczyty z demonstracjami.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w czerwcu. W czerwcu 1928 r. zawinęły do portu Antwerpji 744 statki morskie o łącznej ładowności 1 578 091 ton, w tej liczbie 8 żaglowców (3 223 ton).

W tymże miesiącu roku 1927, cyfry te przedstawiały się następująco: 933 statki i 2 012 567 t. W r. b. wskutek strajku generalnego robotników portowych ruch się więc zmniejszył o 189 statków i 434 476 ton. Średni tonaż statku na wejściu wynosił w czerwcu 2 121 t.

Wśród statków na wejściu były 283 angielskie, 127 niemieckich, 67 belgijskich, 51 holenderskich, 49 norweskich po 40 francuskich i szweckich, 25 duńskich, 13 fińskich, 12 amerykańskich, po 7 japońskich i włoskich itd. i 1 polski.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń- — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

9 lipca:
szw. par. **Portos** 1072 do Gefle,
szw. par. **Karin** 196 do Halmstadu,
łot. par. **Viesturs** 345 do Nakskov,
niem. par. **Moskau** 366 do Köpingu.
10 lipca:
duń. par. **N. C. Monberg** 1614 do Greaker,
niem. p. **Heinrich Schuldt** 612 do Hobro
11 lipca:
szw. par. **Tyr** 432 do Helsingborga,
duń. par. **Knud Villemoes** 860 do Randersu,
szw. par. **Ribersborg** 706 do Varbergu.
12 lipca:
szw. par. **Carrie** 740 do Oslo,
ang. par. **Akenside** 1139 do Oslo,
szw. par. **Bengt** 289 do Fredrikstadu,
szw. par. **Aurora** 323 do Falkenbergu.
13 lipca:
łot. par. **Mars** 279 do Simrishamnu,
szw. par. **Brage** 359 do Karlstadu,
niem. par. **Svend Larsen** 292 do Svendborga.
14 lipca:
szw. par. **Nordöst** 628 do Varbergu,
niem. par. **Hektor** 528 do Wasy.
15 lipca:
szw. par. **Trio** 832 do Halmstadu,
niem. par. **Ragnar** 434 do Trangsundu,
szw. par. **Carlsten** 334 do Middelfartu.
16 lipca:
duń. par. **Kirsten Maersk** 1355 do Kopenhagi.
17 lipca:
łot. par. **Rauna** 1441 do Rygi,
duń. par. **Frieda** 1270 do Gefle,
duń. par. **Bothal** 1223 do Kopenhagi,
niem. par. **August Cords** 745 do Ekenäs,
duń. par. **Liva** 271 do Simrishamnu.
pol. par. **Robur II** 798 do Göteborga.

Statki powyższe wywiozły łącznie 46.964 tony węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

7 lipca:
duń. par. **Grönsund** 1504 do Göteborga.
8 lipca:
szw. par. **Ragunda** 957 do Gefle,
niem. par. **Ursula Fischer** 1598 do Göteborga,
łot. par. **Krimulda** 1150 do Rygi,
łot. par. **Percy** 437 do Rygi.
9 lipca:
szw. par. **Rewa** 715 do Sztokholmu,
szw. par. **Inland** 1399 do Göteborga,
szw. par. **Gudrun** 452 do Ystadu,
szw. par. **Emil R. Boman** 711 do Kubikenborga.
10 lipca:
pol. par. **Robur I** 577 do Ahus,
pol. par. **Kraków** 1121 do Sztokholmu,
niem. par. **Nobis** 631 do Norrköpingu,
est. par. **Borghild** 431 do Gjedser,
szw. par. **Themis** 383 do Malmö (i z tow.),
duń. par. **Fredensbro** 1368 do Szokholmu,
duń. par. **Hafnia** 1159 do Kopenhagi,
łot. par. **Liva** 270 do Trelleborga,
szw. par. **Harriet** 847 do Norresundet.
11 lipca:
łot. par. **Balva** 1345 do Rygi,

duń. ż. z m. **Minde** 61 do Marstalu,
niem. par. **Gotland** 591 do Sztokholmu,
szw. par. **Mercur** 800 do Malmö,
szw. par. **Magnar** 648 do Malmö,
szw. par. **Thure** 295 do Sölvesborga,
szw. par. **Aegir** 753 do Trelleborga,
łot. par. **Lia** 749 do Rygi.

12 lipca:
szw. par. **Amazone** 378 do Helsingborga,
ang. par. **Arragan** 3543 do Wenecji,
łot. par. **Kaupo** 1457 do Kopenhagi,
fr. par. **Martine** 1517 do Bayonne,
szw. par. **Ewy** 203 do Stugsundu,
duń. par. **Scotland** 1015 do Kopenhagi,
szw. licht. **Box** 460 do Norrköpingu,
szw. licht. **Menja** 572 do Waldemarsviku,
duń. par. **Vendia** 627 do Bandholmu.

13 lipca:
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1125 do Rouen,
szw. par. **Ragnar** 430 do Trelleborga,
łot. par. **Venta** 1156 do Kotki,
pol. licht. **Bolek** 391 do Karlstadu,
pol. licht. **Antek** 370 do Karlstadu,
szw. licht. **Kelsö** 813 do Norrköpingu,
szw. licht. **Fenja** 569 do Norrköpingu,
szw. par. **Trelleborg** 278 do Fredrikshavnu,
fr. par. **Ostrevent** 916 do Göteborga,
duń. ż. z m. **Jens** 121 do Faxe,
fr. par. **Chef Mecanicien Armand Blanc** 1586 do Rouen.

14 lipca:
duń. par. **Rosenborg** 1206 do Aalborga,
duń. par. **Dania** 1390 do Norresundby,
niem. par. **Otto Cords** 494 do Ekenäs,
niem. par. **Reval** 575 do Holmsundu,
niem. ż. z m. **Delphin III** 60 do Muilerup,
duń. ż. m. **Laura** 59 do Nexö,
duń. ż. z m. **Anna** 54 do Aeroskjöbingu,
ang. par. **Dore** 1141 do Sztokholmu.

15 lipca:
niem. ż. z m. **Frida** 47 do Kalmaru,
niem. paar. **Dalaelfen** 879 do Bayonne,
duń. par. **Victoria** 1160 do Korsör,
niem. par. **Finnland** 246 do Helsingöru,
duń. par. **Hafnia** 1159 do Kopenhagi,
duń. par. **Olaf Maersk** 1146 do Reykjaviku.

16 lipca:
szw. par. **Largo** 392 do Skive,
duń. par. **Frankrig** 778 do Aabenraa,
pol. par. **Robur I** 577 do Ystadu,
duń. par. **Hadsund** 1163 do Bayonne.
szw. par. **Greta** 191 do Stugsundu,
niem. par. **Altenfelde** 1493 do Göteborga.
niem. par. **W. C. Frohne** 189 do Ballen,
norw. par. **Ara** 557 do Helsingborga (i z tow.),
niem. par. **Heidelberg** 565 do Kłajpedy (i z tow.),
niem. par. **Nobis** 631 do Lulea.

Statki powyższe wywiozły łącznie 125.700 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

7 lipca:
niem. par. **Anni Ahrens** 554 do Londynu
norw. par. **Rosafred** 295 do Garstonu,
ang. par. **Wayfield** 682 do Hull.

9 lipca:
niem. par. **Saturn** 154 do Kjöge.

11 lipca:
niem. ż. z m. **Gretchen** 38 do Bremy,
niem. par. **Flosshilde** 563 do Gandawy.

13 lipca:
niem. par. **Woglinde** 1193 do Gandawy,
norw. par. **Tore Hafte** 354 do Hull.

14 lipca:
niem. par. **Consul Suckau** 212 do Goole,
niem. par. **Arnold Kopke** 430 do Amsterdamu,
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu (i z solą potasową).

17 lipca:
norw. par. **Kongshavn** 425 do Bo'ness,
łot. par. **Emmy** 706 do Goole.

Statki powyższe wywiozły łącznie 24.300 m^3 drzewa.

Wywóz cementu przez port gdański

9 lipca:
niem. ż. z m. **Gerda** 63 do Helsingborga.
niem. ż. z m. **Flottbeck** 361 do Göteborga.

11 lipca:
niem. ż. z m. **Eugenie** 116 do Sundsvallu,
szw. ż. z m. **Isolda** 56 do Helsingborga.

13 lipca:
szw. par. **Clara** 172 do Kłajpedy.

17 lipca:
szw. ż. z m. **Zita** 76 do Fredrikshaldu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 1.600 ton cementu.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

13 lipca:
niem. licht **Else** 777 do Kłajpedy.

15 lipca:
niem. ż. z m. **Emma** 59 do Norrköpingu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 1.600 ton nafty i ropy.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

9 lipca:
niem. par. **Elisabeth** 147 do Horsensu.

11 lipca:
norw. par. cyst. **Marna** 182 do Oslo.

16 lipca:
est. par. **Lillan** 129 do Tallinu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 800 ton cukru.

Wwóz pszenicy przez port gdański.

8 lipca:
szw. par. **Aurora** 286 z Norrköpingu.

9 lipca:
duń. ż. z m. **Skibladner** 46 z Trelleborga.

10 lipca:
niem. ż. z m. **Emma** 44 z Trelleborga.

11 lipca:
duń. ż. z m. **Foraldres Minde** 57 z Nyköpingu.

12 lipca:
niem. ż. z m. **Emma** 45 z Höganaes,
niem. ż. z m. **Margareta Steffen** 49 z Ystadu.

13 lipca:
duń. ż. z m. **Fremad** 57 z Helsingborga.

14 lipca:
niem. par. **Alexandra** 438 z Hamburga (i z tow.),
niem. ż. z m. **Dido** 62 z Kopenhagi,
niem. par. **Kurland** 262 z Hamburga,
szw. ż z m. **Elin** 69 z Ystadu.
szw. ż. z m. **Anna** 75 z Ystadu.

15 lipca:
niem. par. **Herbert** 183 z Hamburga,
niem. ż. z m. **Anna** 60 z Trelleborga,
duń. ż. z m. **Christian** 57 z Landskrony.

16 lipca:
niem. ż. z m. **Capella** 67 z Kopenhagi,
ninem. ż. z m. **Uli** 56 z Landskrony.

Statki powyższe przywiozły łącznie 3.600 ton pszenicy i zboża.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

8 lipca:
szw. żagl. **Ebet** 113 z Kopenhagi.

9 lipca:
duń. ż. z m. **Albatros** 92 z Haderslevn,

10 lipca:
est. par. **Lillan** 129 z Tallinu,
duń. ż. z m. **Noah** 85 z Aarhus,
duń. ż. z m. **Elly** 70 z Aarhus,
niem. par. **Karl Friedrich Larsen** 686 z Londynu.

11 lipca: niem. par. **Marianne** 472 z Gandawy.

13 lipca:
niem. par. **Hansa** 612 z Kopenhagi,
niem. par. **Imperial** 562 z Hull.

14 lipca:
duń. ż. z m. **Anna** 60 z Veile.

16 lipca:
norw. par. **Aslak** 586 z Stavangeru.

17 lipca:
niem. par. **Margarete Schröder** 576 z Londynu,
niem. par. **Septima** 823 z Dordrechtu,
niem. żagl. z m. **Herma** 47 z Sönderborga.

Statki powyższe przywiozły łącznie 12.200 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

11 lipca:
pol. par. **Kraków** 1121 z Lulea.

14 lipca:
norw. par. **Vossa** 775 z Meloyvaru.

17 lipca:
gr. par. **Anthippe N. Michalos** 1920 z Seriphos.

Statki powyższe przywiozły łącznie 8.700 ton rudy żelaznej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

11 lipca:
niem. par. **Heddernheim** 3006 z Fernandino.

14 lipca:
am. par. **West Gambo** 4171 z Tampy (i z tow.).

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

7 lipca:
niem. par. **H. R. Reichel** 340 z Duisburga.

8 lipca:
hld. par. **Odyseus** 606 z Amsterdamu,
duń. par. **Ulf** 797 z Kopenhagi.

9 lipca:
duń. par. **Niord** 283 z Kopenhagi,

szw. par. **Egon** 291 z Malmö,
niem. par. **Käte** 267 z Hamburga,
gd. licht. **Felicitas** 140 z Gdyni,
gd. licht. **Paul** 121 z Gdyni,
ang. par. **Smolensk** 1534 z Londynu (i z pas.).

10 lipca:
niem. par. **Phädra** 372 z Bremy,
szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu,
niem. par. **Olga** 331 z Hamburga,
niem. par. **Lothar** 257 z Hamburga,
ang. par. **Baltannic** 1034 z Londynu (i z pas.),
ang. par. **Rollo** 2226 z Hull.

11 lipca:
niem. par. **Vulkan** 347 z Rotterdamu,
norw. par. **Ara** 557 z Helsingborga.

12 lipca:
niem. par. **Danzig** 575 z Lubeki,
duń. par. **Lituania 3940** z Nowego Yorku (i z pas.),
norw. par. **Bomma** 461 z Helsingborga.

13 lipca:
szw. par. **Sven** 191 z Helsingforsu,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **St. Lorenz** 343 z Lubeki,
ang. par. **Baltara** 1387 z Lipawy i z pas.).

14 lipca:
niem. par. **Alexandra** 438 z Hamburga (i z zbożem),
niem. par. **Drossel** 553 z Rotterdamu (i z spirytusem),
am. par. **West Gambo** 4171 z Tampy (i z fosfatem),
ang. par. **Baltonia** 2390 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Imatra** 544 z Lubeki.

15 lipca:
niem. par. **Uranus** 403 z Rotterdamu,
hld. par. **Iris** 404 z Amsterdamu.

16 lipca:
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
fsk. par. **Poseidon** 408 z Helsingforsu,
niem. par. **W. C. Frohne** 189 z Flensburga,

17 lipca:
niem. par. **Alice** 175 z Hamburga,
niem. par. **Norderney** 557 z Hamburga,
ang. par. **Kolpino** 1465 z Hull (i z pas.),
niem. par. **Merkur** 364 z Bremy,
pol. par. **Tczew. 344** z Amsterdamu,
ang. par. **Baltrader** 1014 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Rival** 353 z Hamburga,
niem. par. **Bacchus** 362 z Rotterdamu.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

7 lipca:
niem. par. **Arcona** 303 do Szczecina,
niem. par. **Claus** 153 do Szczecina,
niem par. **St Jürgen** 343 do Rygi,
niem. par. **Castor** 320 do Rygi,
niem. ż. z m. **Irmgard** 86 do Stokholmu.

8 lipca:
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.).

10 lipca:
szw. par. **Egon** 291 do Helsingforsu,
szw. par. **Themis** 353 do Malmö (i z węglem).
lit. par. **Lydys** 196 do Kłajpedy,
szw. par. **Fryken** 819 do Aleksandrji,
niem. par. **Phädra** 372 do Królewca.

11 lipca:
duń. par. **Ulf** 797 do Bordeaux,
fr. par. **Yainville** 836 do Rouen,
niem. par. **Phöbus** 362 do Bremy,
ang. par. **Baltannic** 1034 do Tallinnu.

13 lipca:
niem. par. **Käte** 267 do Hamburga,
niem. par. **Danzig** 575 do Tallinnu,
ang. par. **Baltara** 1387 do Londynu (i z pas.),
ang. par. **Rollo** 2226 do Hull (i z pas.),
niem. par. **Olga** 331 do Hamburga,
niem. par. **Vulkan** 347 do Królewca.

14 lipca:
duń. par. **Niord** 283 do Aarhus,
szw. par. **Sven** 191 do Malmö,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Lothar** 257 do Hamburga,
lit. par. **Lydys** 196 do Kłajpedy,
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
ang. par. **Baltonia** 2390 do Londynu.

15 lipca:
niem. par. **Apollo** 1026 do Rotterdamu.

16 lipca:
niem. par. **Imatra** 544 do Kotki.

17 lipca:
niem. par. **Drossel** 552 do Królewca,
hld. par. **Iris** 404 do Amsterdamu,
niem. par. **Merkur** 365 do Lipawy,
norw. par. **Ara** 557 do Helsingborga (i z węglem),
niem. par. **Heidelberg** 365 do Kłajpedy (i z węglem),
ang. par. **Baltrader** 1014 do Rygi.

Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie lipca

(w tonach)

WWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 114.475, parafina 310, cement 1.670, oleje 1.060, soda 170, piryt 200.

Prod. roślinne: jęczmień 250, owoce strączkowe 60, cukier sur. 1.420, rafinada 100, pasza dla bydła 90, otręby 85, melasa 250, drzewo 17.778, koniczyna 29. smoła 149.

Prod. zwierzęce: mięso sol. 140, jaja 39, bydło 15, skóry 45.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 3.500, węgiel 365, saletra chilijska 208, ruda żelazna 300, żelazo i stal 120, złom żelazny 10.315, tomasówka 530.

Prod. roślinne: pszenica 5.413, żyto 555, ryż 136, żywica i kalafonja 50, oleje 96, ekstrakt garbnikowy 60, bawełna 5,5.

Prod. zwierzęce: smalec 60, śledzie sol. 1.646, tłuszcz 71, skóry sol. 15, wełna nieczesana 51.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdańska odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
18. 8.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	21. 8.	Polonia	Baltic America Line
2. 8.	" "	" "	14. 8.	Estonia	"
31. 7.	" Londynu	" Kłajpedy i Lipawy	31. 7.	Baltonia	Un. Baltic Corp.
3. 8.	" Lipawy	" Londynu	3. 8	"	"
7. 8.	" Londynu	" Kłajpedy i Lipawy	7. 8.	Baltara	"
10. 8.	" Lipawy	" Londynu	10. 8.	"	"

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdyni odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
2. 8.	z Le Havre	do Le Havre	2. 8.	S. S. Virginie	Cie Generale
14. 8.	" "	" "	14. 8.	S. S. Pologne	Transatlantique

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.